

MOBILITÀ E MODERNITÀ I SISTEMI DI BIKE SHARING IN PIEMONTE

Aprile 2010

Marco Giuseppe Menonna

menonna@gmail.com

0039 339-2599183

http://www.izmo.it/Marco_Menonna



IZMO associazione culturale



SOMMARIO

1. Modernità e nuove mobilità	4
<i>Globalizzazione e modernizzazione</i>	<i>4</i>
<i>Ipermodernità</i>	<i>4</i>
<i>Multiappartenenza.....</i>	<i>5</i>
<i>Città postindustriali.....</i>	<i>5</i>
<i>Nuove mobilità.....</i>	<i>6</i>
2. Le risorse comuni.....	8
<i>Tragedia dei beni collettivi.....</i>	<i>8</i>
<i>Beni condivisibili.....</i>	<i>9</i>
<i>Gradi di condivisione</i>	<i>10</i>
3. Generazioni e tecniche di bike sharing.....	11
<i>Prima generazione: Amsterdam</i>	<i>12</i>
<i>Seconda generazione: i sistemi meccanici danesi</i>	<i>12</i>
<i>Sistemi elettronici di terza generazione: le origini</i>	<i>13</i>
<i>Il modello Vélo'v - Vélib'.....</i>	<i>14</i>
4. I sistemi italiani.....	16
<i>Biciclette bianche, gialle e blu.....</i>	<i>16</i>
<i>C'entro in Bici.....</i>	<i>16</i>
<i>Bicincittà.....</i>	<i>17</i>
<i>BikeMI.....</i>	<i>19</i>
5. Il Bike sharing in Piemonte.....	21
<i>Finanziamenti</i>	<i>24</i>
<i>Soggetti coinvolti.....</i>	<i>26</i>
<i>Applicazioni, analisi e prospettiva future in alcune città del Piemonte.....</i>	<i>27</i>
<i>CUNEO</i>	<i>28</i>
<i>SAVIGLIANO.....</i>	<i>30</i>
<i>BIELLA.....</i>	<i>32</i>
<i>VERCELLI</i>	<i>34</i>
<i>VERBANIA</i>	<i>34</i>
<i>TORINO.....</i>	<i>37</i>
6. Conclusioni	39
<i>Bike sharing e specificità territoriali.....</i>	<i>39</i>
<i>Diritto alla mobilità, bike sharing e giustizia sociale</i>	<i>41</i>



IZMO associazione culturale

IZMO associazione culturale opera nell'ambito urbano, architettonico, del design e dell'arte. Il suo tema di ricerca è il territorio: IZMO lavora e interviene su di esso attraverso i linguaggi e mezzi più appropriati.

www.izmo.it

TYC - Via Faà di Bruno, 2 - 10153 - Torino - associazione@izmo.it

1. Modernità e nuove mobilità

Tentare, oggi, di spiegare la mobilità delle nostre città è un compito difficile. Con il passare degli anni la mobilità degli individui -determinata in primo luogo dal tipo di vita che essi conducono e dal tipo di città nella quale essi vivono- è mutata molto, così come la società che l'ha prodotta. Ci si limiterà qui a cercare di distinguere alcuni dei fattori scatenanti del cambiamento, per farne emergere i caratteri mutati.

Globalizzazione e modernizzazione

“Globalizzazione” è una parola che è stata spesso usata per classificare questi cambiamenti. Il concetto di globalizzazione, ancorché poco o mal definito, riempito di significati che non gli sono propri e talvolta abusato nel suo utilizzo, ha avuto il merito di portare politici, media, intellettuali ed il grande pubblico ad una riflessione delle dinamiche della società su di una scala più vasta. La globalizzazione, da sola, non è tuttavia sufficiente a spiegare tutte le logiche e le dinamiche della contemporaneità. Per questo motivo ci si propone qui di studiarla insieme ad un altro fenomeno: quello della modernità.

Innanzitutto è necessario sottolineare che, contrariamente a quanto spesso siamo portati a pensare, questi fenomeni non sono inscrivibili nel registro dei fenomeni nati nella contemporaneità, giacché la loro origine è antica e risale almeno al XVI secolo. Quello che a noi appare oggi come tratto specifico della nostra età contemporanea altro non è che la forma attuale presa dalla tendenza di base (globalizzazione e modernizzazione) nel corso della sua evoluzione storica. In secondo luogo, occorre smentire l'idea secondo la quale globalizzazione e modernizzazione siano fenomeni circoscritti ed indipendenti l'uno dall'altro. Possiamo piuttosto affermare che essi interagiscono continuamente tra di loro, in una sorta di ciclo di casualità retroattiva.

IDENTITÀ e GLOBALIZZAZIONE

La fase detta di *globalizzazione* porta contemporaneamente a delle tendenze di **differenziazione** e di **omogeneizzazione** dei territori. Con la riscoperta del livello del locale gli individui, liberi dai vincoli imposti dai loro gruppi sociali di appartenenza, si troveranno ad affermare la propria identità. La globalizzazione, così spesso accusata di portare all'omogeneizzazione ed alla cancellazione delle specificità territoriali ed individuali, sarà paradossalmente una delle forze generatrici dell'individualismo.

Dopo aver definito la modernizzazione come la tendenza di lungo periodo e spiccatamente occidentale di trasformazione dei rapporti entro gli individui e la tradizione (Giddens, 1994), si procederà con l'individuazione di tre fasi diverse di interazione del processo di modernizzazione. L'ultima di queste fasi è quella più interessante per chi intenda studiare le tendenze attuali, quali, nel nostro caso, i mutamenti che portano alle nuove modalità di mobilità (e di concezione stessa della mobilità), come quelle di condivisione.

La tradizione dalla quale gli individui si vanno allontanando in questa fase è in particolar modo quella di tipo religioso. L'affermazione dello spirito scientifico ha portato gli individui a tenere dei comportamenti derivanti dalle loro scelte piuttosto che dalla tradizione religiosa. Il motore delle scelte si è allontanato quindi in questa fase da quello delle consuetudini.

La seconda fase di modernizzazione è quella che si è sviluppata contemporaneamente alla rivoluzione industriale, nel XIX secolo. In questa fase, i diversi gruppi sociali in seno alla società

tendono a seguire vie differenti le une dalle altre, per costituire una identità specifica per ogni gruppo. È la fase della *specializzazione*, che si è nutrita anche della rivoluzione industriale come motore di cambiamento: specializzazione del lavoro, delle funzioni sociali e concentrazione urbana (specializzazioni dei territori) ne sono stati gli effetti più evidenti.

Ipermodernità

L'evoluzione di tecnologie, modi di comunicazione e dei

rapporti negli ultimi decenni portano a pensare che non ci si sia affatto arrestati alla seconda fase. Una terza fase di modernità è stata introdotta e classificata come fase “postmoderna”. In questo lavoro, parallelamente a quanto hanno scritto François Ascher (2008) e altri teorici del moderno, si preferirà invece riferirsi alla terza modernità come a una situazione di *ipermodernità*, dal momento che i caratteri razionalizzazione e specializzazione tipici della

modernità non sono superati bensì fortemente accentuati.

Ciò che rende la terza modernità una fase a sé stante, distinta dalle prime due, è la quantità di situazioni sulle quali il moderno agisce. In particolare, il ricorso alla razionalità si incrocia con il fatto che ciascun individuo ipermoderno si deve rapportare ogni giorno con un numero di situazioni e circostanze (individuali e collettive) sempre più differenziate e mutevoli.

Questa pluralità, già riconosciuta da Simmel, e da lui chiamata *pluriappartenenza*, era uno dei segnali dell'evoluzione della società e della cultura. Quello che Ascher aggiunge all'analisi fatta da Simmel è fondamentalmente la multidimensionalità di questi circoli: ciò che rende un circolo sociale diverso da tutti gli altri è stabilito dal linguaggio con cui le norme di appartenenza si esprimono e definiscono e non, semplicemente, dalla differenziazione delle norme stesse.

Multiappartenenza Proprio giocando sulla multidimensionalità dei circoli sociali, oltre alla loro pluralità, Ascher descrive così gli individui multiappartenenti:

“Così come una volta i vicini erano anche dei colleghi, dei parenti o degli amici (o nemici), oggi numerosi individui frequentano degli ambienti fisici ed umani più diversificati. Si spostano quindi, realmente e virtualmente, in dei territori geografici e sociali distinti. Ciascun individuo tende ad articolare questi differenti territori in modo originale, e si sforza di dare forma in maniera specifica ai suoi diversi tempi, spazi, attività e relazioni” (Ascher, 2005).

Per approfondire lo studio sulla strutturazione sociale, Ascher utilizza la metafora dell'ipertesto, che collega tra di loro piani e discorsi diversi attraverso dei links. Ciascun testo, così come ciascun circolo sociale, ha una propria sintassi, una propria grammatica ed un proprio significato. I collegamenti tra testi servono a dare un significato nuovo, più completo e pluridimensionale alle parole che li legano insieme.

Reich (1993), scriveva delle influenze della globalizzazione sulla localizzazione delle attività cognitive, produttive, economiche e di consumo.

La categoria di lavoratori sulla quale Reich si è più soffermato e che rappresenta meglio l'attitudine alla multiappartenenza che poi è stata ripresa nelle teorie di Florida, è quella da lui chiamata dei *symbol analysts*, in italiano tradotti come “manipolatori di simboli”. Costoro sono, secondo l'autore, la categoria di lavoratori più avanzata, comprendente tutte le attività legate all'identificazione, alla gestione ed alla risoluzione di problemi sempre nuovi. I manipolatori di simboli hanno un livello di produzione di valore aggiunto che non è strettamente legato alla quantità di lavoro, né a quella del loro prodotto finale, quanto piuttosto al livello qualitativo della produzione. Operare su più lavori contemporaneamente, saper creare e disfare reti di contatti e gruppi di lavoro a seconda delle esigenze, esser capaci di trovare collegamenti tra ambiti diversi sono tutte qualità che un buon manipolatore di simboli deve avere. Una società di manipolatori di simboli è evidentemente anche una società d'individui multiappartenenti; una società d'individui multiappartenenti ha le caratteristiche della società ipertesto.

I lavori di Richard Florida hanno l'ambizione di dimostrare come la presenza di quella che lui chiama ‘classe creativa’ possa portare a un maggiore sviluppo e rinnovamento urbano. A noi basta prendere atto della correlazione tra le due cose: la circolazione delle conoscenze (anche implicite) beneficia di un vantaggio laddove il capitale creativo è concentrato. La classe creativa dunque è definita da quattro caratteristiche: è una popolazione (1) urbana, (2) qualificata, (3) interconnessa e (4) mobile.

Proprio quest'ultima caratteristica è la più importante per i fini ai quali questo lavoro si indirizza. Si scorpora che la mobilità ipermoderna della classe creativa è ben diversa da quella, prevedibile, sistematica e tradizionale, conosciuta fino ad un'epoca moderna.

Città postindustriali L'impatto di globalizzazione e modernizzazione sulle città è stato rilevante lungo tutto il corso della storia: basti pensare a come la rivoluzione industriale abbia modificato morfologia e identità delle città pioniere dell'industria. Tale impatto è ancora particolarmente evidente negli ultimi anni, in particolare nelle aree occidentalizzate del

mondo, con l'avvento della terza modernità e con il conseguente superamento, a livello sia economico che morfologico, del modello di città industriale. È per queste ragioni che il termine post-moderno, riferito alla città, ha preso diffusamente piede.

Le città, spinte dal declino della società industriale, dallo scontro con le diseconomie di scala e dall'incontro con trasporti ad alta velocità e nuovi strumenti di telecomunicazione, si riscoprono multifunzionali. La loro organizzazione, prima rigidamente segnata da zone centrali, zone industrialmente produttive, zone di servizi e zone residenziali, muta. I gradi di complessità necessari per descrivere i loro quartieri si moltiplicano.

A livello territoriale si assiste da un lato al fallimento delle politiche statali di logica *top-down*, dall'altro lato le città ed i loro territori, dopo aver preso coscienza della crisi del modello urbano monofunzionale, scoprono la necessità del lavoro di rete.

La multifunzionalità della città ha come diretta conseguenza il suo policentrismo: più funzioni assegnate alla città si traducono necessariamente in una pluralità di centri collegati a queste nuove funzioni.

I cambiamenti dei principi organizzativi e le mutazioni in atto sulla morfologia delle città determinano anche un cambiamento d'identità dei centri cittadini. Scrivono Musso e Burlando:

Mentre i luoghi di lavoro diventano sempre più interconnessi attraverso le tecnologie telematiche, e richiedono quindi sempre meno centralità [...], la maggiore qualità (estetica, architettonica, monumentale e potenzialmente ambientale) delle città storiche e dei centri, oltre alla maggiore facilità di socializzazione, grazie alla concentrazione di teatri, cinema, negozi qualificati, locali, musei, ne favorisce un uso più residenziale e turistico. Da avamposto della produzione, la funzione della città diventa quella di luogo delle relazioni sociali. (Musso e Burlando, 1999, pag. 376)

Svuotate della loro funzione di centralità fondamentalmente legata all'attività produttiva, le città occidentali, ed in particolare europee, stanno riscoprendo la loro bellezza e la loro

identità preindustriale. In altre parole, la funzione principale dei centri cittadini è oggi sempre più quella di catalizzare i processi sociali. La rinascita dei mercati tradizionali e dei centri commerciali naturali, danno l'idea di come, anche nel settore commerciale, segnato sempre più profondamente dall'avvento della grande distribuzione, i centri cittadini siano ben lontani dall'intenzione di abbandonare la scena.

Nuove mobilità Le città europee, in particolare, si caratterizzano per il loro storico sviluppo delle "*metriche pedestri*" (Levy, 1999), ossia delle possibilità di mobilità che consentono al pedone di restare tale, mantenendo la sua disponibilità ad esperienze ed interazioni multisensoriali dirette. In assenza di diffuse metriche pedestri, secondo Lévy più largamente presenti prima della rivoluzione industriale, la quale ha modificato profondamente l'assetto dei territori nei quali si è sviluppata, le città

godono oggi di cattiva "salute sociale". Nei casi in cui le città sono nate o si siano fortemente sviluppate durante l'epoca industriale, infatti, egli sottolinea l'assenza "*di un centro dinamico, di un progetto ambizioso e di un gruppo sociale in grado di abbracciare in questo progetto l'intera società urbana*" (pag. 175).

Una città centro di relazioni sociali è anche una città più conviviale. Ci si muove più spesso e lo si fa anche in assenza di una motivazione del tutto necessaria. È la "mobilità per la mobilità" (Musso e Burlando, 1999), diretta conseguenza dell'incremento delle relazioni sociali nel centro cittadino.

La crescita della domanda di mobilità non sistematica è dovuta anche ad un terzo fattore: il tempo. Da una parte il tempo dei movimenti dei vari individui si *de-sincronizza*, in accordo con i processi di individualizzazione e di multiappartenenza. Dall'altra parte va ricordato come anche il tempo sia sensibile alla modernità e con questa abbia mutato fortemente il suo valore.

Se con la città industriale il trasporto era organizzato solo in funzione del tempo di percorrenza, della capacità di flusso e della velocità, con le modificazioni di globalizzazione e modernizzazione il tempo acquisisce valore in sé.

LA FUNZIONE PRINCIPALE
DEI CENTRI CITTADINI È
OGGI SEMPRE PIÙ QUELLA
DI CATALIZZARE I
PROCESSI SOCIALI

Esso non sarà più solamente la misura per la distanza, ma si riempirà di significato, diventando *tempo-sostanza* (Amar et al., 2008). La possibilità di sorprendersi compiendo un viaggio in una metropolitana esteticamente bella, le potenzialità date dall'incontro in una stazione con gente prima sconosciuta e l'occupare il tempo di un lungo viaggio in treno leggendo, chiacchierando e navigando sull'internet sono esempi di come il tempo dedicato al movimento non sia sempre riducibile a tempo speso o 'sprecato' nel trasporto, ma di come si possa andare anche oltre al concetto di tempo-distanza.

Nel nostro caso si sosterrà che il piacere nell'utilizzo della bicicletta, sommato al valore fornito da un centro cittadino rivitalizzato dalla sua riscoperta (convivialità e valore estetico), inciderà nelle dinamiche di scelta individuali. Il tempo, composto di giornate di ventiquattro ore per ciascun individuo, è davvero uno dei beni più scarsi nelle nostre città. Non può essere allungato oltre, ma può essere reso più ricco di valore.

La mobilità è dunque un'azione che coinvolge (1) gli individui, (2) la configurazione spaziale ed (3) il tempo. Lo schema in Figura 1 mostra i cambiamenti che la terza modernità ha prodotto su questi tre assi. Come risultato del processo, la mobilità individuale nelle città segue un processo di *de-sincronizzazione* e di *de-sistematizzazione*.

In altri termini, potremmo dire che, per quanto riguarda gli spostamenti in ambito urbano, il processo catalizzato dalla modernizzazione ha proiettato sull'individuo una maggiore consapevolezza del proprio ruolo attivo sulle decisioni di mobilità, che lo autorizza a levarsi le vesti del "trasportato" ed assumere i caratteri di *homo mobilis* (Amar, 2008).

I patterns sui quali la mobilità agisce (individui, spazio e tempo) si trovano ora di fronte a delle nuove parole d'ordine alle quali obbedire, dettate dall'individualizzazione, che sono riassumibili in "*come voglio*", "*dove voglio*" e "*quando voglio*". L'UE ha sintetizzato tutto questo introducendo il concetto di *co-modalità* che integra gli approcci di multimodalità, intermodalità transmodalità in ambito dei trasporti. La co-modalità viene infatti definita come "l'uso efficiente dei diversi modi di

trasporto singolarmente o in combinazione tra loro".

Riassumendo, accanto alla mobilità sistematica si affianca, sempre di più, una mobilità detta non sistematica, caratterizzata da individualizzazione, desincronizzazione, tempo-sostanza, città policentriche e bisogno di 'mobilità per la mobilità'. Questo non vuol dire che la mobilità sistematica ed il trasporto così come li abbiamo conosciuti fino ad ora perdano la loro importanza e capacità di spiegare i movimenti degli individui né, tantomeno, che la mobilità non sistematica non esistesse fino alla cosiddetta 'terza modernità', ma che gli spostamenti urbani possono essere spiegati oggi più che ieri partendo da una presupposta non sistematicità della mobilità.

A conferma di quanto la mobilità non sistematica stia assumendo un ruolo importante nella descrizione della mobilità delle nostre città, il "Rapporto sulla mobilità nelle provincie italiane" condotto da ACI ed EURISPES nel 2006 quantifica il calo della quota di spostamenti sistematici dal 54% del 1986 al 32% del 2006. In Piemonte la situazione non è molto dissimile: nel 2001 il 60% dei flussi totali era considerato "non sistematico" ed il dato è in crescita del 4,5% rispetto alla situazione del 1991 (Ocelli, 2006).

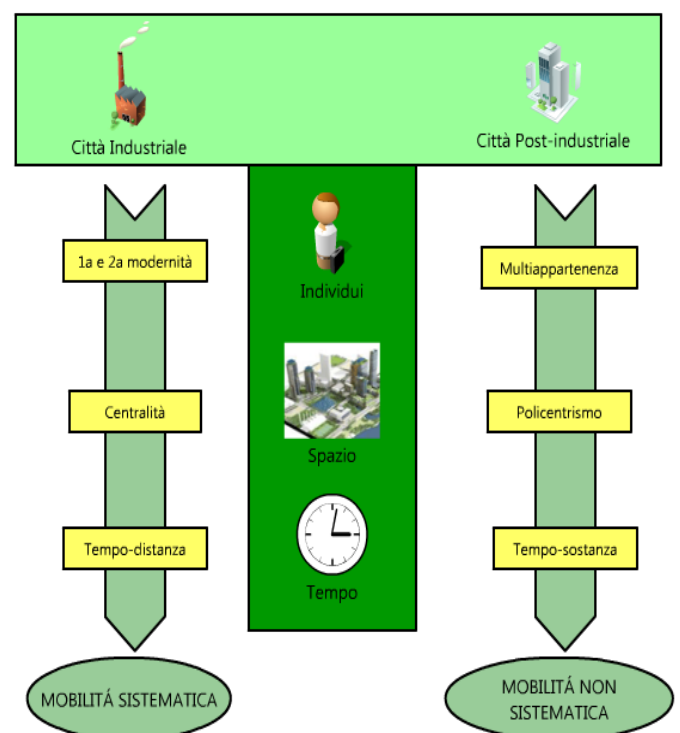


Figura 1: La mobilità non sistematica

2. Le risorse comuni

In definitiva, quello che ci si è proposti di analizzare fino ad ora è il comportamento di un individuo che, ogni giorno, nel decidere come impostare la sua mobilità, si trova di fronte ad un dilemma sociale. Prendere l'automobile o scegliere un sistema di trasporto alternativo non è una decisione che riguarda solo i costi e le preferenze individuali. L'individuo si relaziona anche con gli altri componenti della società, ed è dalla somma delle scelte dei singoli individui che si configurano gli 'stati del mondo' che influenzano l'utilità derivante dalla scelta di ciascuno. Modellizzando tutto questo, sulla base di quanto mostrato nella Figura 2, possiamo affermare che l'ottimo individuale non coincide con quello sociale se siamo in presenza di esternalità da congestione.

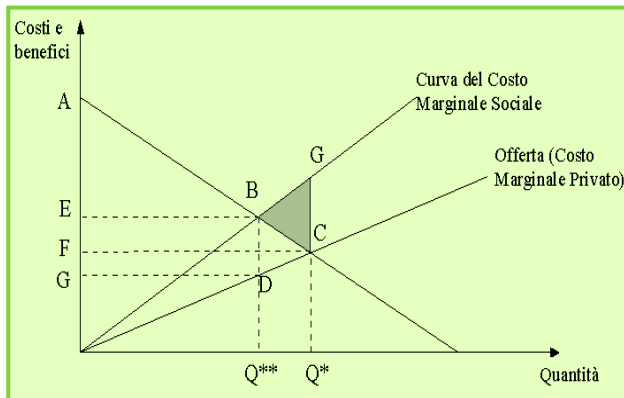


Figura 2: Costo marginale sociale e costo marginale sociale

Nella Figura 1.5, la curva che parte dal punto A, rappresentante il beneficio che lo spostamento in automobile al margine può portare agli individui, è monotona decrescente, poiché sono i primi viaggi ad essere quelli più utili. Le curve dei costi, monotone e positive per ragionamento analogo e opposto a quello della curva dei benefici, sono due, perché i costi marginali sociali sono maggiori dei costi marginali privati per $Q > 0$, a causa delle esternalità che l'attività comporta. Le esternalità sono infatti crescenti quanto più è crescente Q .

Questa situazione porta l'individuo a scegliere un livello di attività Q^* nel punto in cui il costo marginale privato eguaglia il beneficio marginale. Tale livello Q^* è maggiore di quanto sarebbe socialmente auspicabile tenendo conto delle esternalità (Q^{**}).

Tragedia dei beni collettivi Il campo dei trasporti è uno tra i campi maggiormente utilizzati per definire il significato di *commons*. I commons (beni collettivi o risorse comuni, in italiano) sono dei beni che, per natura, non sono classificabili né tra i beni privati né tra quelli pubblici.

Le strade sono dei commons, perché ciascun cittadino ha la possibilità di utilizzarle, pur senza possederle in maniera esclusiva. Ciò che distingue le strade cittadine dai beni pubblici è la possibilità che queste si congestionino. L'utilizzo di una strada da parte di un cittadino può compromettere la possibilità, per un altro, di fare altrettanto. L'impossibilità di escludere un cittadino dal godimento del bene è invece ciò che distingue questo bene da un bene privato. Tutto questo vale solo in linea generale, perché, lo si è visto negli ultimi anni, politiche di *road pricing* possono essere applicate nei centri cittadini, per escludere la circolazione alle vetture più inquinanti o agli automobilisti che non hanno pagato la tariffa di ingresso. Per essere quindi più rigorosi nella definizione, le risorse comuni sono quelle nelle quali i processi di esclusione, pur non essendo impossibili, presentano difficoltà tecniche o costi elevati (Ostrom, 1990).

Un articolo molto influente riguardo ai beni collettivi è stato quello scritto nel 1968 dal biologo Garrett Hardin intitolato "The tragedy of the commons". Hardin si riferisce ad un pascolo, bene collettivo, dove più pastori hanno la possibilità di portare il bestiame. Giacché nessuno è escludibile dall'uso, quello che accade è che ciascuno cercherà di sovrasfruttare il bene collettivo per averne in cambio il massimo vantaggio individuale, a discapito degli altri possibili utilizzatori e del bene stesso. Il pascolo sovrasfruttato, infatti, diverrà sempre meno produttivo. Si parla, in questi casi, di "saccheggio del bene", poiché il costo collegato al sovrasfruttamento sarà socializzato e non sostenuto dai singoli utilizzatori del bene stesso. La soluzione alla tragedia dei beni collettivi è, secondo Hardin, l'istituzione di un'autorità capace di fissare dei limiti di utilizzo del bene. Un'altra possibile soluzione che è stata trovata per la tragedia dei beni collettivi è quella della suddivisione in lotti e privatizzazione del bene: in tal modo si può ripristinare l'efficienza del suo uso, anche se, in qualche modo, lo si 'snatura',

facendogli perdere la sua caratteristica di non escludibilità (Bravo, 2001).

Una terza via *Governing the Commons* è il titolo dell'opera che è valsa ad Elinor Ostrom il premio Nobel per l'economia nell'anno 2009. Il merito della Ostrom è stato quello di ricercare, per l'organizzazione delle risorse comuni, una via diversa da quelle di stato e mercato ipotizzate prima di lei. Il campo su cui si è sviluppata la sua ricerca è stato quello degli acquedotti nepalesi. La storia economica ha tradizionalmente visto, in particolare negli anni '80, la privatizzazione dell'infrastruttura dei servizi idrici come mezzo per risolvere le inefficienze derivanti dalla proprietà comune e dai comportamenti egoistici ed antisociali. La privatizzazione, così come anche la gestione centralizzata ed autoritaria del bene, non si è dimostrata tuttavia la soluzione perfetta e priva di difetti (Bravo, 2001), applicabile indipendentemente in tutti i contesti. Essa ha invece in molte occasioni fallito nel suo intento, creando delle situazioni ben più gravi di quelle che si prefiggeva di risolvere.

L'intuizione della Ostrom è stata quella di verificare una serie di condizioni sulle quali una gestione comunitaria del bene potesse essere efficiente e sostenibile anche nel lungo periodo.

Il fattore determinante è stato individuato nella presenza di un'entità che si facesse garante del bene: una comunità che potesse imporre ai suoi appartenenti di sottostare ad alcuni doveri in cambio del diritto di trarre profitto dall'uso del bene comune. Le soluzioni di gestione del bene pubblico differiscono di volta in volta, secondo le specificità territoriali e delle comunità proprietarie. L'intento di *Governing the Commons* non è tanto quello di definire leggi che permettano, in tutte le circostanze, di mettere in atto una terza modalità di gestione; quanto più mettere l'accento sul fatto che, talvolta, una terza via efficiente è nata spontaneamente in seno ad alcune collettività.

Ostrom elabora poi alcuni "principi costitutivi" (*design principles*) in base ai quali si può guardare alla costituzione di una via di gestione comunitaria. Come rilevato da Bravo (2001, pag.

503), *"i principi costitutivi non descrivono alcuna regola particolare o alcun particolare insieme di regole, poiché essi variano di caso in caso per meglio adattarsi alle condizioni locali. Rilevano piuttosto alcuni elementi e condizioni base di design che non entrano nello specifico della normativa, ma caratterizzano la struttura istituzionale nel suo complesso"*.

Tra questi principi spiccano la creazione di regole d'uso che siano adattate al contesto di origine, la possibilità di partecipare al processo di decision-making, il monitoraggio dell'uso del bene ed un sistema di sanzioni per chi non rispetta le regole collettive.

I principi costitutivi della gestione comunitaria dovranno essere tenuti presenti nel momento in cui si cercherà di analizzare i sistemi di condivisione di un parco di biciclette pubbliche in città. Inoltre, la stessa nascita del concetto di condivisione e di sharing può essere vista come una

delle possibili risoluzioni della tragedia dei commons.

Beni condivisibili Si assiste negli ultimi anni ad una crescita di attenzione posta sul dilemma dei beni collettivi e sulla loro gestione. Tale maggior riguardo risulta evidente se si pensa all'assegnazione del premio Nobel per l'economia al già citato lavoro di Elinor Ostrom. Parallelamente all'interesse accademico vanno le sperimentazioni pratiche di proprietà comuni e del loro governo. Tutto ciò può essere in parte collegato alla presa d'atto e diffusione della possibilità di rimedio alla tragedia dei beni comuni (dovuta alla stessa Ostrom) ed in parte alle mutazioni della società ed alle abitudini e bisogni degli individui, dettate dal processo di modernizzazione. Il tentativo di creare beni condivisi e condivisibili (*shareable goods*) è quello che, più di altri, sembra poter risolvere la tragedia dei beni collettivi, oltre che essere, nella maggior parte dei casi, una tendenza dell'epoca attuale, segnata da ipermodernità, individualismo e da sempre maggiori possibilità tecnologiche¹.

¹ Si pensi, qui, al valore ed alla diffusione che la condivisione ha in ambito informatico: dal file sharing

Limitandoci all'ambito dei trasporti e della mobilità, molti sono i casi di teorie, progetti o ambiti di sviluppo centrati sul governo dei beni collettivi e sulla condivisione.

A questo proposito, sono molto interessanti le teorie di "Shared Spaces" di Hans Monderman, un urbanista olandese che dagli anni ottanta ha studiato, sperimentato e fatto adottare in alcune città delle zone di spazi condivisi tra tutti gli utenti della strada. Abbassando marciapiedi ed eliminando la segnaletica e le barriere che separano fisicamente gli utilizzatori della stessa strada (pedoni, automobilisti e ciclisti), Monderman ha scoperto che ciascun utente si responsabilizza e prende in considerazione non solo la sua presenza ed il suo bisogno di mobilità ma anche quelli degli altri. Un automobilista che entra in una "naked street" (come sono anche chiamate le strade condivise) è spinto ad autodisciplinarsi e rallenta la propria velocità anche in assenza di limiti imposti e di dossi. Si può quindi affermare che è proprio 'spogliando' la strada che gli utenti sono spinti a negoziare il loro passaggio l'uno di fronte all'altro, ciascuno responsabile di se stesso e degli altri. Sembra infatti (Hamilton-Bailie, 2008) che molte delle sperimentazioni di spazi condivisi in atto (alcuni centri di piccoli paesi olandesi, inglesi e tedeschi) abbiano dato come risultato un abbassamento degli incidenti ed un miglioramento delle condizioni di traffico e di facilità di accesso alle strade. Anche le condivisioni di corsie riservate tra taxi, autobus e ciclisti praticate in alcune città (tra le quali Parigi) hanno, alla base, un ragionamento analogo.

Di condivisione si parla anche nei numerosi esperimenti di organizzazione del trasporto pubblico "alla domanda", che si stanno diffondendo anche in Italia. Questo tipo di trasporto non è semplicemente il riproporre, da parte dei gestori dei trasporti pubblici, il "taxi collettivo", ma vuole essere un modo diverso ed

efficiente di organizzare la mobilità urbana. Il trasporto pubblico alla domanda risponde ad un bisogno di mobilità individualizzato ("dove voglio" e "quando voglio") attraverso un mezzo di trasporto collettivo.

Infine ci sono i vari tentativi di condivisione dell'automobile, dal car pooling al car sharing. Anche questi esperimenti rispondono a dei bisogni individuali in un modo collettivo e mediato dalla condivisione, anche se a livelli differenti.

SHARED SPACES AD ASHFORD (UK)



Gradi di condivisione

In accordo con Janelle Orsi (2009), è possibile distinguere diversi gradi di condivisione, che richiedono condizioni differenti. Il primo grado di condivisione è l'uso condiviso della vettura (car pooling), per il quale è necessaria la semplice cooperazione tra gli individui (devono accettare il pooling) ed un planning minimo. Andare al lavoro con la stessa macchina del collega

che abita poco distante da casa e che fa lo stesso viaggio allo stesso orario è un tipico esempio di car pooling, che non richiede un particolare sforzo logistico in presenza dell'accordo dei due. Il secondo grado di condivisione è quello nel quale il possesso stesso del mezzo di trasporto è condiviso tra gli individui che lo utilizzano: sono i programmi di sharing privati. Tra questi ci possono essere accordi tra individui o la creazione di un sistema club, che permetta ai suoi aderenti l'uso del mezzo. In questo caso, la cooperazione deve essere maggiore, così come pure maggiore deve essere il grado di organizzazione e di planning. Si pensi, ad esempio, ad un sistema simile a quello delle cooperative agricole, che sono solite condividere i mezzi di lavoro meccanici. Il grado massimo di condivisione è quello della progettazione di un sistema di condivisione aperto a tutta la collettività: un vero e proprio sistema di car-sharing. Per creare questo non bastano cooperazione ed organizzazione, ma è necessario anche avere determinate infrastrutture ed un coinvolgimento della comunità.

(condivisione di informazioni digitali), alle wiki (condivisione della conoscenza) fino ad arrivare all'open source (condivisione di algoritmi).

I sistemi di bike sharing, sui quali questo lavoro si focalizzerà di qui in avanti, prendono le mosse da quanto detto fino ad ora riguardo alla società e agli individui contemporanei e si inseriscono nel quadro fino a qui delimitato. Il bisogno di movimento degli individui, che con la terza modernità si traduce nella crescente necessità di mobilità (nel suo significato di trasporto attivo, non sistematico e desincronizzato), combinato con un maggiore interesse dei cittadini e delle amministrazioni riguardo ai temi ambientali e della salute dei cittadini; la diffusione degli esperimenti di governo dei beni collettivi; le sempre crescenti possibilità tecniche legate al mondo delle ICT sono i fattori che hanno portato, negli anni, alla diffusione e all'affinamento di sistemi di condivisione di biciclette pubbliche. I sistemi di bike sharing possono dunque essere assimilati a dei sistemi, in molti casi efficienti, di trasporto pubblico collettivo ed individualizzato allo stesso tempo.

3. Generazioni e tecniche di bike sharing

Parlare di “bike sharing” vuol dire parlare di modelli molto diversificati l'uno dall'altro, che hanno come tratto comune quello di fornire ai loro utenti delle biciclette in servizio per i loro movimenti in ambito urbano. In estrema sintesi, nei sistemi di bike sharing, gli utenti sono utilizzatori delle biciclette e del servizio di bike sharing senza esserne i proprietari.

È necessario tuttavia fare attenzione alla distinzione, in alcuni casi labile, che intercorre tra i sistemi di bike sharing e quelli di noleggio biciclette. Contrariamente a quanto si pensa comunemente, la differenza non sta nella gestione: privata del noleggio biciclette e pubblica del bike sharing. Ci sono non pochi casi in cui il bike sharing viene gestito da privati. Talvolta è successo che gli amministratori pubblici decidessero di creare un nolo di biciclette, per un uso ricreativo e turistico. Il vero tratto caratteristico dei sistemi di bike sharing va ricercato nel fatto che questi sono dei servizi che

non prevedono la stipula di un contratto per ogni volta che è usata la bicicletta. Noleggiando la bicicletta, invece, si deve passare, ogni volta per un front-office, rendendo la procedura più macchinosa. A ciò va aggiunto il discorso legato all'uso condiviso, che viene ben riassunto con il termine inglese *sharing*.

Preso atto della latitanza attuale del mondo accademico riguardo allo studio dell'argomento, si deve all'americano Paul DeMaio, fondatore della società di consulenza per il bike sharing “*MetroBike LLC*”, il primo tentativo di sistematizzare l'argomento. DeMaio distingue tre generazioni di sistemi di bike sharing, caratterizzate dalla tecnica e dalla tecnologia di condivisione. In ciascuna di queste tre generazioni, i servizi di bike sharing si sono poi potuti differenziare, in particolare per le soluzioni adottate nella fornitura del servizio.



L'esplosione a livello mondiale del numero di servizi di bike sharing è evidente, ancorché difficilmente quantificabile, perché è difficile contare e classificare tutte le varieghe esperienze in atto. Paul DeMaio ha provato, nel suo blog, a costruire una mappa collaborativa dei sistemi di bike sharing². Tale mappa conta oltre duecento sistemi differenti, localizzati soprattutto in Europa, ma anche in Asia orientale (Cina e Giappone), Stati Uniti, Oceania e Medio Oriente.

Anche se il numero di sistemi attuali è probabilmente sottostimato, ed in continua evoluzione, per avere un'idea dell'esplosione del fenomeno ci si può affidare ai numeri di appena qualche anno fa, quando implementare un servizio di bike sharing era ancora un'impresa pionieristica: DeMaio contava 11 sistemi nel

² La mappa è visionabile ed integrabile liberamente all'indirizzo <http://ow.ly/UaX3>. Viste le difficoltà della definizione del concetto di sistema di bike sharing, questa mappa segnala, per la maggior parte, sistemi di terza generazione.

2004, 60 nel 2007, 92 nel 2008 ed oltre 160 nel 2009.

Prima generazione: Amsterdam Se alla base della distinzione in generazioni c'è la tecnologia adottata per lo sharing, la prima di queste generazioni si distingue dalle altre proprio per l'assenza di tecnologia.

Era il 1965 quando, ad Amsterdam, i membri di un'avanguardia anarchica e d'ispirazione dadaista, i Provos, iniziarono a dipingere di bianco alcune biciclette. Queste biciclette furono lasciate sulle strade della città, in libero utilizzo. L'iniziativa ebbe subito un discreto successo, tanto che, oltre alle biciclette che erano recuperate dai Provos tra quelle gettate via, ce ne furono altre regalate da cittadini desiderosi di contribuire all'iniziativa. Si arrivò ad avere, in città, qualche centinaio di biciclette bianche, che potevano venire usate da chiunque e poi rilasciate sulla strada. L'idea delle biciclette era parte dei "White Plans" dei Provos. Il bianco simboleggiava il colore della purezza contro lo sporco della società moderna che avanzava.

Il piano dei Provos si trovò presto di fronte a due tipi di problemi: da un lato, molte biciclette furono rubate oppure vandalizzate (molte se ne trovarono nei canali di Amsterdam); dall'altro lato, la polizia tolse le biciclette dalla strada, perché, per legge, tutte le biciclette lasciate in luogo pubblico dovevano essere legate.

Nel 1967, Luud Schimmelpennink, uno dei membri più attivi tra i Provos, riuscì a farsi eleggere come consigliere comunale ad Amsterdam, e da quella posizione provò a rilanciare la proposta delle *White Bicycles*. Egli chiese infatti alla città di comprare 20.000 biciclette l'anno, e di metterle a disposizione dei cittadini, ma la sua proposta non ebbe il seguito sperato.

Pur non avendo avuto successo, il piano delle biciclette bianche ebbe seguito: diversi gruppi che s'ispiravano ai Provos tentarono soluzioni simili ed ancora oggi il piano delle biciclette

bianche è ricordato da diversi gruppi di cicloattivisti.

Seconda generazione: i sistemi meccanici danesi Nonostante l'entusiasmo dei promotori delle White Bicycles e nonostante il senso civico degli olandesi, i comportamenti antisociali ebbero il sopravvento. Si comprese allora che era necessario fornire almeno un incentivo per la restituzione del mezzo fornito in uso.

Su questa intuizione sono nati i sistemi di seconda generazione: in principio furono alcune piccole municipalità danesi come Farsø, Grenå (nel 1993) e Nakskov (nel 1995) a mettere in atto



dei sistemi automatici di noleggio biciclette chiamati "City Bikes" (DeMaio, 2009). Furono installate delle rastrelliere con delle biciclette ad esse agganciate. Era possibile liberare la bicicletta per utilizzarla all'interno dei confini cittadini semplicemente inserendo una moneta da 20 Corone (poco meno di 3 euro), che

era resa nel momento in cui la bicicletta veniva restituita e riposta in una postazione libera attraverso un meccanismo del tutto simile a quello diffuso per i carrelli dei supermercati.

Questo sistema ebbe un buon successo, al punto che fu decisa una sperimentazione nella capitale Copenhagen. Nacque così, nel 1995 il sistema City Bikes Bycyklen, con circa 1000 biciclette in 120 stazioni nel centro di Copenhagen.

Nel proporre a una città capitale quale è Copenhagen un sistema nato per delle città piccole (tutte sotto i 20.000 abitanti), è stato necessario procedere con qualche adattamento. Innanzitutto è stata fissata un'area centrale della città di Copenhagen nella quale è possibile circolare con le City Bikes; al di fuori di quest'area, ogni uso della bicicletta condivisa era considerato e punito come furto.

Il compito di gestire il sistema di Copenhagen è stato affidato alla "Fonden Bycyklen i København", una fondazione senza scopo di lucro. Tale fondazione raccoglie finanziamenti pubblici ma anche privati. Le City Bikes di

Copenaghen, infatti, si distinguono da quelle che le hanno anticipate perché hanno telai e ruote lenticolari colorate e sponsorizzate da aziende private. Le City Bikes di Farsø, Grenå e Naksøvej avevano infatti mantenuto il colore bianco.

Le City Bikes sono delle biciclette studiate per l'uso urbano, con telai riconoscibili non solo per i colori ma anche per la loro forma: questo dovrebbe scoraggiare eventuali malintenzionati dal rivenderle o dall'usarle in modo privato. Esse hanno inoltre gomme piene per minimizzare le forature. La manutenzione delle Bycyklen è affidata a degli ex-carcerati che facendo pratica sulle City Bikes possono avere la possibilità di un reinserimento nel mondo del lavoro.

Il sistema Bycyklen è attivo ogni anno da primavera fino a dicembre, mese in cui vengono recuperate le biciclette, preservate dall'inverno e messe a punto per la stagione successiva.

Alcune biciclette sono state rubate, altre vandalizzate in modo irreversibile, ma nonostante tutto, il sistema ha continuato a reggersi. Il parco biciclette si è anzi espanso negli anni, fino ad arrivare ad una cifra di oltre 2.000 biciclette nel 2009 grazie soprattutto al finanziamento di alcuni sponsor privati.

Il successo di Copenaghen è stato esportato in altre realtà: se la sperimentazione ad Helsinki e ad Århus ha dato risultati comparabili a quelli di Copenaghen, non si può dire la stessa cosa per Vienna, dove il sistema di bike sharing di seconda generazione simile a quello danese è stato sospeso, a causa del numero di biciclette rubate e danneggiate nettamente superiore a quanto preventivato³, appena pochi mesi dopo essere stato lanciato, nel 2002.

Sistemi elettronici di terza generazione: le origini La terza generazione di sistemi di bike sharing è nata perché tutte le esperienze e i sistemi visti in precedenza avevano subito problemi legati a furti

³ Il 20%-30% del parco biciclette totale è stato rubato dopo appena qualche giorno. La storia del sistema di City Bikes di Vienna (Gratisrad) è raccontata nell'articolo (in tedesco) presente all'indirizzo internet <http://ow.ly/UqEu>

e vandalismi, anche se questi problemi avevano intensità differenti a seconda delle diverse città.

La specificità della terza generazione di servizio è quella di avere dei sistemi a tecnologia elettronica che permettono di identificare ogni utilizzatore della bicicletta. Questo tipo di sistemi sono detti, appunto, sistemi di Smart Bikes.

Le origini di questa tecnologia vanno ricercate in una sperimentazione ad opera dell'Università di Portsmouth, in Inghilterra. Il piano delle politiche per la mobilità redatto dalla Portsmouth University prevedeva infatti delle azioni per favorire uso della bicicletta di studenti, docenti e personale universitario.

Nel 1996, grazie anche ai fondi del programma della Comunità Europea ENTRANCE (*Energy Savings in Transport through Innovation in the Cities of Europe*), è stato attivato il primo sistema di bike sharing

completamente elettronico, chiamato "Bikeabout". Un centinaio di biciclette furono messe a disposizione degli studenti, docenti ed impiegati dell'Università che avevano sottoscritto l'abbonamento gratuito (Hoogma, 2002).

Gli abbonati al servizio ricevettero una tessera che permetteva di sbloccare una bicicletta dagli stalli a cui era legata. Dopo l'uso della bici, questa poteva essere restituita in uno stallo libero. Attraverso l'introduzione della tessera personale è stato possibile responsabilizzare gli utenti e sapere chi aveva prelevato la bicicletta perché tutte le informazioni erano memorizzate e trasmesse ad un sistema centrale.

La tecnologia è stata di aiuto anche nel tentativo sconfiggere i problemi legati al vandalismo sul parco biciclette: le stazioni di Bikeabout erano infatti videosorvegliate e non si verificarono danni evidenti.

Questo tipo di sperimentazione ha permesso lo sviluppo successivo di sistemi di bike sharing più complessi, aperti a tutta la cittadinanza, e non più ristretti ad alcune categorie di individui. Il 6 giugno 1998, nella città di Rennes è stato lanciato il sistema "Vélo à la carte" basato sul modello del sistema Bikeabout. Vélo à la carte ha fornito, per undici anni, un sistema con 25 stazioni di

posteggio, 200 biciclette in libero utilizzo 24 ore su 24 per tutti i giorni dell'anno ed un sistema per la rimovimentazione dei cicli, per evitare che alcune stazioni restassero vuote e che in altre non ci fossero postazioni libere. Il sistema Vélo à la carte è arrivato ad avere, nel maggio 2008, quasi 5000 utenti attivi ed una media giornaliera, nello stesso mese, di 319 prestiti.

La terza generazione di servizi di bike sharing, caratterizzati dalla tecnologia e dall'identificazione dell'utilizzatore si è evoluta anche in una direzione diversa: nel 2000 il sistema "Call a Bike" è stato lanciato a Monaco, in Germania; in pochi anni lo stesso servizio è arrivato in altre città tedesche come Francoforte, Berlino e Stoccarda. Call a Bike è un servizio fornito dalle ferrovie tedesche Deutsche Bahn AG, che permette, agli utenti registrati, di liberare una bicicletta attraverso un codice a quattro cifre che è fornito, via SMS, sul cellulare dell'utilizzatore. Ogni bicicletta è identificata attraverso un numero ed ha un lucchetto che può essere sbloccato telefonando a questo numero ed inserendo, in un microcontroller LCD, il codice ricevuto via SMS. La tariffazione avviene secondo i minuti di utilizzo (8 centesimi di € al minuto) e la bici può, al termine del servizio, essere lasciata sulla strada (purché si tratti di una strada considerata principale).

Il sistema Call a bike è, rispetto a quelli fino a qui presentati, più complesso e più costoso: sia per il fornitore⁴ sia, di conseguenza, per l'utenza: le tariffe di uso sono elevate, così come è elevato il costo per la registrazione al servizio (99 € l'anno e trenta minuti di uso gratuito ogni volta).

Il modello Vélo'v - Vélib' Non tutti i sistemi di bike sharing di seconda generazione hanno avuto una buona sorte: a Portsmouth, ad esempio il sistema Bikeabout fu chiuso dopo

⁴ Le biciclette Call a Bike sono fornite del già citato microcontroller LCD con touchscreen, di un rilevatore GPS e della chiusura automatica; è inoltre complesso e costoso anche il sistema di generazione e gestione dei codici di sblocco.

IL SISTEMA LIONESE, CON 340 CICLOSTAZIONI E 4.000 BICICLETTE, FU IL PRIMO AD ESSERE CONCESSO "IN FORNITURA"

È INTERESSANTE RILEVARE COME IL MODELLO DEL VÉLO'V E DEL VÉLIB SI SIA DIFFUSO CON GLI ANNI FINO A DIVENTARE L'IDEAL TIPO DEL BIKE SHARING

pochi anni, non appena finirono i fondi comunitari legati al programma ENTRANCE. Stessa sorte toccò ai sistemi che vennero impiantati (tra l'anno 2000 ed il 2001) dalla multinazionale americana Clear Channel a Singapore, che furono presto chiusi per mancanza di fondi (DeMaio, 2004).

La prima città a dotarsi di un sistema di bike sharing diffuso capillarmente sul territorio fu Lione, che lanciò "Vélo'v" il 19 maggio 2005. Il sistema Vélo'v, gestito dalla società francese di advertising JCDecaux, contava, alla sua nascita, 340 stazioni e circa 4.000 biciclette⁵.

Il sistema lionese fu il primo ad essere concesso "in fornitura" e a non essere pagato direttamente: l'accordo con JCDecaux ha stabilito la cessione di spazi pubblicitari tra le mura cittadine in cambio della fornitura e gestione completa del servizio da parte di Ciclocity, la società figlia di JCDecaux che si occupa del bike sharing.

Quando il sindaco di Parigi Bertrand Delanoë ha deciso di lanciare nella sua città un sistema di bike sharing, sembrò opportuno basarsi sul modello già sperimentato con successo a Lione. Egli intendeva fornire alla città di Parigi almeno 6.000 biciclette entro la fine del 2007. La città di Parigi interruppe anche tutti i contratti per la cartellonistica pubblicitaria della città, che sarebbero stati concessi alla società che avrebbe fornito il sistema di bike sharing.

La trattativa fu molto combattuta e vide la partecipazione anche della società americana Clear Channel⁶. Essa si concluse con un numero di biciclette e di stazioni mai visto né immaginato fino ad allora. In un primo momento, Clear Channel propose una fornitura di 14.000 biciclette, contro le 7.500 proposte da JCDecaux (Nadal, 2007). L'appalto

⁵ Il numero di stazioni di Vélo'v è stato poi gradatamente incrementato, fino ad arrivare a più di 400 stazioni attive oggi.

⁶ La quale, forte della sua esperienza a Rennes, poteva proporre un servizio del tutto simile a quello offerto da Ciclocity.

fu annullato e ribandito a causa di un ricorso formale di JCDecaux.

La gara fu infine vinta da JCDecaux attraverso la società SOMUPI (Société des mobiliers urbains pour la publicité et l'information) che già da anni aveva dei contratti per l'utilizzo di spazi pubblicitari e per la fornitura di arredo urbano con la città di Parigi.

Stando ai dati dell'accordo forniti da Luc Nadal, JCDecaux si è impegnata a fornire alla città di Parigi, con contratto decennale, un sistema di bike sharing di terza generazione (denominato "Vélib'") a 20.600 biciclette distribuite su 1451 stazioni, prendendosi in carico anche tutti i costi di gestione del servizio. I ricavi (stimati in oltre 30 milioni di € l'anno), invece, saranno appannaggio della città. In cambio, JCDecaux riceve la possibilità di utilizzare 1628 pannelli pubblicitari di diverse dimensioni distribuiti in vari punti di Parigi.

Gli spazi pubblicitari sarebbero certo stati venduti lo stesso dal comune di Parigi e si dovrebbe calcolare il valore che questa vendita avrebbe avuto per arrivare a conoscere il vero costo del bike sharing parigino.

È interessante, nell'ottica dell'analisi comparata che s'intende avere in questo lavoro, rilevare come il modello del Vélo'v e del Vélib' si sia diffuso con gli anni fino a diventare l'idealtipo del bike sharing.

Critica della ragion Vélib' La nascita e l'affermazione del sistema Vélib' a Parigi non è stata tuttavia esente da polemiche e critiche. Le associazioni che si battono contro la pubblicità negli spazi pubblici hanno fatto sentire la loro voce, spesso supportati anche dalle associazioni ciclistiche.

La stampa francese ed internazionale non si è inoltre risparmiata nel mettere in luce tutti i problemi di Vélib'. In particolare, un articolo pubblicato dal New York Times del 30 ottobre 2009 (Steven Erlanger e Maïa de la Baume, *"French Ideal of Bicycle-Sharing Meets Reality"*), oltre a fornire alcune statistiche di utilizzo (dai 50.000 ai 150.000 prelievi al giorno, tra i 2 ed i 7 viaggi ogni giorno per ciascuna bicicletta), parla di un numero di Vélib' vandalizzate, rubate e portate in riparazione ben al di sopra di quanto preventivato dalla città di Parigi e da JCDecaux. Secondo quanto riferito nell'articolo, infatti, oltre l'80% delle oltre 20.000 biciclette fornite alla città è stato, nei due anni di utilizzo del servizio, rimpiazzato.

Come spesso accade in questi casi, l'articolo è stato ripreso da molti altri giornali in tutto il mondo, nonché dalla blogosfera, che a lungo ha dibattuto su questi dati arrivando a descrivere, in alcuni casi, il sistema Vélib' come un sistema fallimentare ed estremamente costoso per la città.

Tali critiche non hanno tenuto conto del fatto che il costo di ciascuna bicicletta, che era stato stimato dagli articolisti del New York Times attorno ai 3.500 \$ è stato poi rettificato in 1.050 \$, compresi della manutenzione necessaria al suo funzionamento e di tutto il sistema logistico.

Parigi è la città nella cui periferia si era sviluppata, nell'autunno del 2005, la rivolta delle banlieues che vide migliaia di macchine incendiate in meno di un mese di scontri, simbolo della forte tensione sociale presente nella città.

Pur essendo il sistema Vélib' un sistema di bike sharing sviluppato fondamentalmente "intra muros" (la stessa estensione del servizio non è andata oltre alla prima corona) e la rivolta delle banlieues un fenomeno che ha coinvolto soprattutto i territori a nord nella cosiddetta "seconda corona", alcuni osservatori hanno trovato un legame tra i vandalismi registrati alle Vélib' e l'emergenza banlieue. In particolare un articolo del giornale francese Le Monde del 13 giugno del 2009 titolava *"Pourquoi les Vélib', fétiches des bobos, sont vandalisés"*. I bobos (*bourgeois-bohémiens*, giovani borghesi e tendenzialmente creativi ed intellettuali che ricercano una vita da bohémiens) hanno decretato il successo del Vélib' facendone un feticcio di libertà e di valori ecologisti, secondo Bertrand Le Gendre, articolista di Le Monde, ma in questo modo hanno in parallelo attirato sui Vélib' quel desiderio di rivalsa e di giustizia sociale serbato dai giovani delle banlieues.

L'allarme relativo ai furti ed ai vandalismi ha contribuito all'adozione, il 23 novembre del 2009, di una modifica al contratto con JCDecaux, *"per non condannare cittadini e turisti ad un peggioramento del servizio fornito"*.

La modifica al contratto fornisce incentivi a JCDecaux per una migliore performance: al di sopra dei 14 milioni di euro di entrate annuali provenienti dal servizio (abbonamenti e tariffe orarie), il 35% entra nelle casse del gestore; sopra i 17 milioni di euro, la quota per JCDecaux sale al 50%.

⁷ *"Le Conseil de Paris adopte un avenant pour améliorer le service aux usagers"* pubblicato sul blog ufficiale di Vélib'

La città di Parigi, in cambio, si è impegnata a pagare 400 € per ogni Vélib' danneggiato irreparabilmente al di sopra del 4% e fino al 25% di tutta la flotta. JCDecaux è inoltre tenuta, secondo l'accordo, a migliorare il proprio servizio di assistenza telefonica e a creare 20 posti di lavoro in più nel call center dedicato al Vélib'.

4. I sistemi italiani

Biciclette bianche, gialle e blu

L'eco del White Bicycle Plan proveniente dai Paesi Bassi è arrivato fino a Milano dove, come riferito da Guarnaccia (1997), alcuni gruppi che si ispiravano ai Provos olandesi tentarono delle simili azioni attorno ai Navigli milanesi. Alla fine degli anni 60, ci si organizzò per fornire ai cittadini milanesi delle biciclette bianche da utilizzare per i loro spostamenti sul modello di quanto avvenuto ad Amsterdam, ma questi tentativi ebbero però una vita molto breve ed un risultato certamente meno importante rispetto a quello originale.

La stagione delle biciclette gialle, che toccò diverse città in tutta Italia, venne una ventina d'anni dopo e fu anch'essa derivante dall'importazione di un'idea nata oltre il confine. A La Rochelle, cittadina francese di 70.000 abitanti affacciata sull'Atlantico, furono comprate delle biciclette gialle dal comune e messe a disposizione dei cittadini e di chiunque, in città, intendesse utilizzarle, sul modello delle biciclette di Amsterdam (Midgley, 2009). Queste bici erano gialle per ricordare il colore dei taxi.

Nel 1987, ispirandosi all'esempio francese, l'allora sindaco di Milano Paolo Pillitteri fornì alla città lombarda 500 biciclette gialle che avrebbero dovuto essere a disposizione dei cittadini. Nel lanciare il piano, perfettamente inserito nel clima di ottimismo che prevaleva in quegli anni Pillitteri volle fidarsi dei suoi concittadini: *“È una scommessa sul senso civico dei milanesi, sulla loro capacità di difendere l'interesse comune”*.

L'esperimento non ebbe però i risultati sperati. Secondo quanto riportato da Il Giornale (*“Vent'anni fa Pillitteri fu il primo a provarci”*, di Francesco Del Vigo, su Il Giornale del 23 agosto 2007, pag. 49), dopo appena 24 ore, 250

biciclette erano già sparite, e le altre non durarono molto di più.

Nonostante questa fallimentare esperienza, la stagione delle biciclette gialle in Italia non si concluse. Molte città ripresero l'esempio milanese per adattarlo alle proprie specificità locali, mettendo in piedi dei sistemi che, pur non essendo chiamati di bike sharing, avevano alla base la condivisione della bicicletta.

Vanno inoltre ricordate le “biciclette blu” che in molte città italiane (a partire da Ferrara) erano le biciclette messe a disposizione di assessori e dipendenti comunali (o comunque ai dipendenti del pubblico impiego), per la loro attività lavorativa. Queste biciclette erano colorate di blu per ricordare il colore delle ben più note (e diffuse) “auto blu”, le auto di rappresentanza istituzionale.

C'entro in Bici La seconda generazione di bike sharing nata in Danimarca a metà degli anni '90 ed esplosa con il servizio Bycyklen a Copenhagen, ha visto, nella sua introduzione in Italia, delle importanti innovazioni.

Uno dei problemi maggiori riguardanti le City Bikes era relativo al fatto che non era in alcun modo possibile rintracciare l'utilizzatore della bicicletta, che era semplicemente sganciata con l'introduzione di una moneta. Detta in altri termini, non restituendo la bicicletta si sarebbe persa solamente quella piccola forma di cauzione.

Il sistema italiano “C'entro in Bici”, progettato dall'ingegnere romagnolo Fulvio Tura, fu messo in funzione per la prima volta a Ravenna nel 2000. Tale sistema richiede che, per avere la possibilità di accedere al servizio, ci si registri presso un ufficio comunale (versando, in alcuni casi, una cauzione). Qui si riceve una chiave personale che serve a sbloccare la bicicletta dallo stallo nel quale essa è inserita. Una volta sbloccata, la bicicletta potrà essere utilizzata finché serve. La restituzione dovrà avvenire necessariamente nello stesso stallo dal quale si era eseguito il prelievo. Alla restituzione della bicicletta, è rilasciata anche la chiave personale che, in questo sistema, rimane bloccata nella velostazione dal momento del prelievo.

Essendo la chiave personale, codificata e non duplicabile è sempre possibile, in caso di non

restituzione della bicicletta, rintracciare il proprietario della chiave tramite il registro delle iscrizioni al servizio.

Accanto all'enorme vantaggio, rispetto al sistema danese, dell'identificazione dell'utilizzatore (e, conseguentemente, della riduzione del numero di furti) va tuttavia considerata l'impossibilità di prendere la bici dallo stallo di una stazione e di lasciarla in quello di un'altra. Con questo sistema possono dunque essere effettuati tragitti che definiremo come 'chiusi'.

La nascita di una rete di città aderenti al modello C'entro in Bici ha permesso anche un certo grado di integrazione di servizio: le chiavi personali fornite agli utenti sono infatti funzionanti nelle stazioni C'entro in Bici di qualsiasi città fornitrice del servizio.

Il sistema C'entro in Bici è un sistema particolarmente utile per le città medio-piccole, dove gli spostamenti sono maggiormente sistematici e dove è presente il fenomeno del pendolarismo. Studenti e lavoratori che arrivano in città in treno, in autobus o in macchina, possono prendere la loro bicicletta negli stalli posizionati nei piazzali di parcheggi e stazioni ferroviarie o di interscambio, recarsi alla loro destinazione per poi restituire, prima di ritornare a casa ed in genere solo al termine della giornata, la bicicletta usata.

Con questo sistema, inoltre, chi usa la bicicletta ha l'assoluta certezza di poter ritrovare lo stallo libero nella stazione di destinazione. Tanto nel sistema Bicyklen quanto in quello Vélo'v - Vélib', tale garanzia non era fornita, e poteva capitare al ciclista di trovare tutti gli stalli della sua stazione di destinazione occupati da altre biciclette.

Le biciclette del sistema C'entro in Bici sono costruite appositamente per l'uso in condivisione. Come dichiarato nel sito ufficiale, infatti, le biciclette C'entro in Bici hanno le seguenti caratteristiche:

- telaio personalizzato e riconoscibile;

- incisione del logo C'entro in Bici sul telaio e sulla sella, per assicurarne la riconoscibilità;
- pneumatici pieni antiforatura;
- mozzo rinforzato e fissato con dadi antieffrazione;
- canotto della sella regolabile ma non asportabile;
- forcella anteriore ammortizzata;
- cestino anteriore.

Bicincittà Il secondo grande operatore italiano nel settore dei servizi per il bike sharing è la ditta Comunicare S.r.l., con sede in Piemonte, a Rivalta di Torino.

Comunicare S.r.l. è una ditta che, da prima di conoscere il mercato del bike sharing, si occupa di pubblicità e di cartellonistica riguardante mostre ed eventi cittadini (con totem ed altre installazioni). Oltre a questo, Comunicare fornisce anche ad alcune città altri pezzi di arredo urbano outdoor, in particolare paline dei bus e cicloposteggi.

È stato proprio a partire dalle competenze e dai contatti professionali che la ditta già aveva che è nato il sistema di bike sharing poi denominato "Bicincittà".

La prima sperimentazione è stata lanciata nell'estate del 2004 nella città di Cuneo. Da allora, il sistema Bicincittà si è diffuso in una quarantina di città italiane ed anche, recentemente, all'estero (Pamplona e San Sebastian in Spagna e in alcune città svizzere).

Secondo i dati forniti dal sito ufficiale di Bicincittà, ci sono oggi 31.097 utenti iscritti al servizio (sommando tutte le iscrizioni delle singole città) e 4.561 colonnine di prelievo installate.

Il servizio di bike sharing Bicincittà è un sistema di terza generazione al quale si può accedere attraverso una tessera che viene fornita dopo una registrazione ed il pagamento di una quota, talvolta sotto forma di cauzione (in genere, nelle



BICICLETTE C'ENTRO IN BICI

città più piccole) e talvolta sotto forma di abbonamento annuale al servizio.

Le ciclostazioni dei sistemi Bicincittà sono caratterizzate da un numero variabile di colonnine di aggancio-sgancio delle biciclette e dalla presenza di una stele informativa, che fornisce le informazioni riguardanti le regole d'uso del bike sharing, la dislocazione delle stazioni, i punti di iscrizione al servizio ed i numeri telefonici da chiamare in caso di necessità.



Le stazioni di Bicincittà sono abbastanza rapide da posare e necessitano solamente di piccoli lavori di scavo e di ripavimentazione oltre che dell'attacco alla rete elettrica.

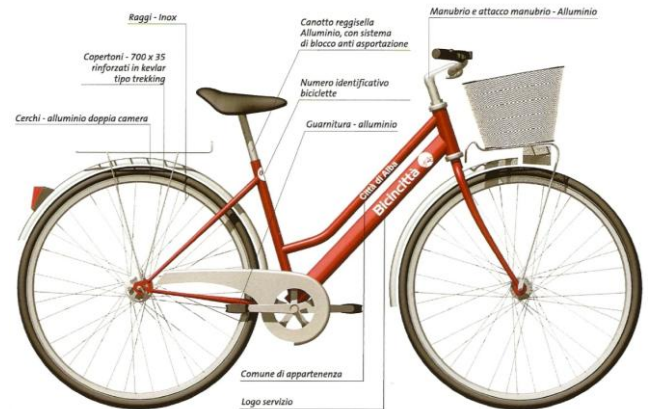
A Parma, seconda città ad aderire al programma Bicincittà, sono stati anche installati dei pannelli fotovoltaici sulla copertura della ciclostazione.

Il meccanismo di blocco e sblocco delle biciclette, assicurato da un'elettroserratura, è attivabile tramite l'avvicinamento della tessera magnetica fornita al momento dell'iscrizione al servizio ed è reso possibile dalla presenza di una staffa metallica orizzontale che parte da sopra alla forcella e che si inserisce all'interno della colonnina.



Escludendo il colore, personalizzabile da ogni Comune, il modello di bicicletta fornito può avere solo delle lievi differenze tra le differenti

città e si richiama sempre al modello presentato nella seguente figura:



Le caratteristiche tecniche più importanti, oltre alla staffa per il blocco della bicicletta, sono le seguenti:

- logo di Bicincittà e logo del comune di appartenenza;
- telaio da donna, in acciaio;
- sella regolabile in altezza ma non asportabile (blocco antifurto);
- copertoni di tipo trekking rinforzati in kevlar (a camera d'aria);
- numero identificativo per ciascuna bicicletta;
- parafranghi anteriore e posteriore;
- freni V-Brake;
- cestino porta oggetti anteriore e portapacchi posteriore;
- impianto luci anteriore e posteriore funzionante tramite dinamo (applicata sulla ruota posteriore);
- cambio posteriore a sette velocità.

Oltre alla posa delle stazioni ed alla fornitura delle biciclette, Comunicare si può occupare anche di organizzare una campagna di comunicazione del servizio attraverso manifesti, pieghevoli informativi, totem temporanei e gadget promozionali.

Il sistema elettronico permette alle amministrazioni comunali di telediagnosticare in real time la situazione su tutte le stazioni.

Ogni utente inoltre è abilitato, tramite nome utente e password personale, all'accesso al portale di Bicincittà per visualizzare la disponibilità di biciclette in tempo reale, tutti gli spostamenti da lui effettuati ed il suo credito residuo.

BikeMI Nel panorama nazionale il caso della città di Milano e del suo servizio di bike sharing denominato “BikeMi” rappresenta un caso unico. Ciò che rende il servizio di Milano differente da qualsiasi altro è la fornitura del servizio, affidata alla società americana Clear Channel la quale, da contratto, lo gestisce insieme alla locale ATM.

La nascita di BikeMi è stata travagliata: al primo bando lanciato dalla città per la realizzazione di un sistema di bike sharing sulla base del modello Vélo’v - Vélib’ e finanziato (sia per la sua realizzazione che per la gestione) dalla vendita di spazi pubblicitari, non è stata presentata alcuna offerta.

Il comune di Milano, tramite la figura del suo assessore alla Mobilità Edoardo Croci che già aveva lavorato per introdurre nel centro di Milano le limitazioni all’accesso del traffico veicolare privato tramite l’Ecopass, ha continuato ad insistere per poter fornire ai propri cittadini un servizio del tutto simile a quello ormai presente in molte città europee.

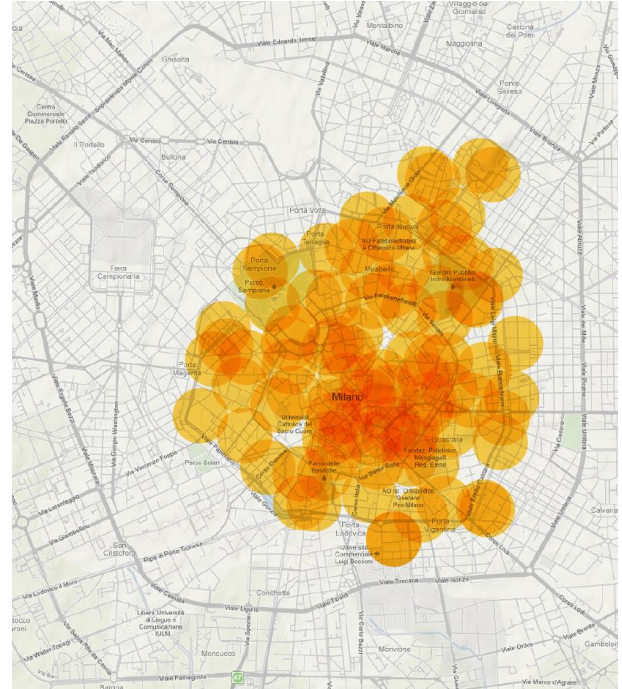
Venne allora intavolata una trattativa privata tra ATM (incaricata dal Comune per la gestione e del servizio) e le tre maggiori società fornitrici di sistemi di bike sharing: Clear Channel, JCDecaux e la società spagnola Cemusa. In seguito alle trattative, Clear Channel è risultata incaricata del servizio, e tale incarico fu confermato anche dopo la sentenza del TAR conseguente al ricorso presentato da Cemusa.

Il nuovo accordo tra Comune, ATM e Clear Channel impegnava il Comune a versare 5 milioni di euro per l’allestimento del servizio (103 ciclostazioni e 1200 biciclette) fornito da Clear Channel, ed assicurato, per quanto riguarda il funzionamento, da ATM. La società americana si impegnava in cambio di concessioni pubblicitarie a contribuire alla gestione del sistema insieme ad ATM.

BikeMi fu inaugurato il 3 dicembre del 2008 con 23 ciclostazioni, che sono state poi incrementate nei mesi fino ad arrivare alle attuali 103 ciclostazioni.

La logica seguita per l’identificazione dei punti sui quali collocare le stazioni del servizio BikeMi ha privilegiato la densità rispetto all’accessibilità. Si è scelto infatti di limitare il servizio all’area

interna alla Cerchia dei Bastioni, per permettere a BikeMi di avere un maggiore impatto sull’ambiente urbano. La distanza tra una stazione e quella ad essa più vicina è quasi sempre inferiore ai 300 metri.



L’area coperta dal servizio di bike sharing coincide approssimativamente con l’area Ecopass, definita come soggetta al pagamento, dall’inizio del 2008, di una tariffa per l’accesso con un’autovettura privata di categoria inferiore a EURO V. Il bike sharing è dunque un provvedimento che va valutato insieme ad altri provvedimenti cittadini per la mobilità urbana con i quali si integra e va integrato.

Il servizio è basato su un modello di bicicletta disegnato appositamente per la città di Milano e studiato per l’uso condiviso e lo stazionamento all’aperto. Le biciclette, di colore giallo come i vecchi taxi cittadini, sono fornite di cambio a tre velocità completamente interno al mozzo (e dunque più difficilmente vandalizzabile), di un manubrio ampio, ergonomico e con protezione in plastica carenata, di un cavalletto centrale per la sosta, di ruote in alluminio con profilo alto, di luci automatiche anteriori e posteriori funzionanti tramite una dinamo interna al mozzo e con una decina di secondi di autonomia anche con la bicicletta non in movimento, dei freni anteriori e posteriori interni al mozzo, oltre che della possibilità di regolare in altezza la sella.

Il servizio di regolazione delle stazioni e di movimentazione delle biciclette dichiara di rifornire ciascuna stazione con una frequenza di 10/15 minuti; se tuttavia non fosse possibile trovare una bicicletta o restituire quella prelevata in un'altra stazione, è possibile, dalla colonnina, ricevere informazioni riguardo alla disponibilità nelle stazioni più vicine.

Per accedere al servizio del BikeMi è necessario registrarsi al servizio ed effettuare un abbonamento, che ha un costo di 36 euro l'anno. È inoltre possibile abbonarsi per un periodo minore: una settimana di abbonamento costa 6 euro e l'abbonamento giornaliero 2,50 €.

Il servizio è gratuito per i primi 30 minuti di utilizzo della bicicletta, dopo i quali scatta l'addebito di 0,50 € per ogni mezz'ora, fino al tempo limite per il prestito stabilito in due ore.

La registrazione al servizio può essere fatta tramite il sito internet oppure in uno dei sei ATM Point in seguito al rilascio di un deposito cauzionale di 150 euro, così come viene fatto nel modello Vélo'v - Vélib'.

Le sole significative differenze riscontrabili nel confronto con l'idealtipo Vélo'v - Vélib' sono relative, oltre che alla già citata non copertura dell'intera area comunale, all'impossibilità di sottoscrivere un abbonamento di breve durata direttamente da una ciclostazione e dalle limitazioni serali dell'orario di servizio. Il servizio BikeMi è disponibile ogni giorno dalle ore 7 alle ore 23, fatta salva, dopo tale orario, la possibilità di restituire una bicicletta già prelevata. Durante la stagione estiva è stato istituito un prolungamento dell'orario di servizio fino alle ore 2.

Le limitazioni di orario, in una città a vocazione metropolitana quale intende essere Milano, sono fortemente limitanti se si considera che, a Parigi, il 25% dei prelievi delle Vélib' avviene tra le 21 e le 3 di notte. Un servizio come quello del bike sharing, che si propone di essere complementare al trasporto pubblico perde parte della sua potenzialità se rimane inutilizzabile di notte, quando il trasporto pubblico non è attivo.

Certamente va considerato il fatto che città come Lione e Parigi hanno un numero di stazioni di molto maggiore rispetto a quelle della città meneghina, ed il costo necessario al mantenimento del servizio notturno (call center ed assistenza) può essere ripagato facendo affidamento ai vantaggi delle economie di scala.

La sostituzione, nel novembre del 2009, dell'assessore Edoardo Croci che si era occupato di BikeMi e di Ecopass, insieme alle notizie di un presunto debito di ATM in ritardo con i pagamenti verso la fornitrice Clear Channel la quale minaccia di abbandonare la fornitura del servizio perché ha ricevuto solo parte degli spazi pubblicitari pattuiti ha contribuito a ridimensionare il sistema che, nelle intenzioni originarie della città di Milano, dovrebbe vedere in futuro un'espansione oltre la cerchia dei Bastioni.

Molte delle critiche mosse al BikeMi, infatti, insistono sulla difficile ciclabilità nella città di Milano la quale, pur presentando pochissimi dislivelli a scoraggiare i ciclisti, ha una rete di piste ciclabili poco sviluppata. È tuttavia necessario considerare

come tutte le città prese ora a modello per il loro sistema di bike sharing di terza generazione hanno visto nascere il servizio in una situazione non troppo dissimile: Parigi, Lione e Barcellona erano, attorno all'anno 2000, città pericolose e difficili da percorrere in bicicletta quanto lo è ora Milano. È stato grazie all'implementazione del bike sharing, inserito in un piano generale più ampio per la promozione ciclabilità e al conseguente aumento del numero dei ciclisti che queste città hanno cambiato volto. Milano ha fino ad ora limitato il bike sharing alla Cerchia dei Bastioni laddove, grazie anche all'Ecopass, la ciclabilità era già possibile. Per vedere nel capoluogo lombardo dei risultati simili a quelli visti nelle città modello sarà necessario espandere il servizio su tutto il territorio senza 'diluire' l'impatto sull'ambiente urbano assicurato dalle prime 103 velostazioni.



BICICLETTE BIKEMI

5.11 Bike sharing in Piemonte

Dopo aver descritto il funzionamento dei vari sistemi di bike sharing, le differenti soluzioni adottate nella fornitura del servizio ed i modelli di riferimento, ci si può ora proiettare verso la descrizione delle politiche pubbliche adottate nel territorio regionale piemontese.

Come si è già detto, la diffusione dei servizi di biciclette pubbliche è sempre stato un fenomeno proposto e gestito dalle Amministrazioni Comunali, con la naturale conseguenza di un'atomizzazione del panorama a livello sovralocale. Alla mancanza di coordinamento tra le varie iniziative si sta ora, lentamente, cercando di rimediare con raggruppamenti spontanei di territori, a livello provinciale ed a livello regionale. In particolare, a livello regionale, si è voluto legare il tradizionale compito di finanziamento di promozione delle buone pratiche ambientali e di mobilità alla partecipazione all'integrazione dei servizi attraverso il "Biglietto Integrato Piemonte" (BIP).

Il sistema Bicincittà è nato in Piemonte, nella città di Cuneo, nel corso dell'estate dell'anno 2004. La società titolare del sistema ha sede a Rivalta di Torino, ed è ben radicata in tutto il territorio regionale al punto che in Piemonte ha la sua massima diffusione. Parallelamente a Cuneo, nel 2004, altre città piemontesi hanno deciso di fornirsi di un sistema di bike sharing, scegliendo il sistema meccanico di bike sharing C'entro in Bici.

All'inizio dell'anno 2010 in Piemonte sono 26 i comuni che hanno nel loro territorio delle iniziative riconducibili a sistemi di bike sharing di seconda o terza generazione. Si tratta principalmente di città di dimensioni medio-grandi: tra le prime 30 città piemontesi per numero di abitanti, 21 hanno un sistema di bike sharing di seconda o terza generazione.

Come mostrato dalla figura seguente, vi è una netta prevalenza del sistema Bicincittà (rappresentato da un pallino), mentre il sistema C'entro in Bici si limita alle città di Vercelli, Alessandria, Casale Monferrato e a Torino⁸.

Alcuni comuni, inoltre, hanno creato un sistema di bike sharing unitario: è il caso di alcuni comuni facenti parte del "Patto Territoriale della Zona Ovest" e di una piccola unione nata attorno alla zona novarese, denominata "Novara ruote per l'aria" e comprendente, oltre alla città Capoluogo, anche Cameri e Borgomanero; entrambe le unioni di sistemi sono basate su Bicincittà.

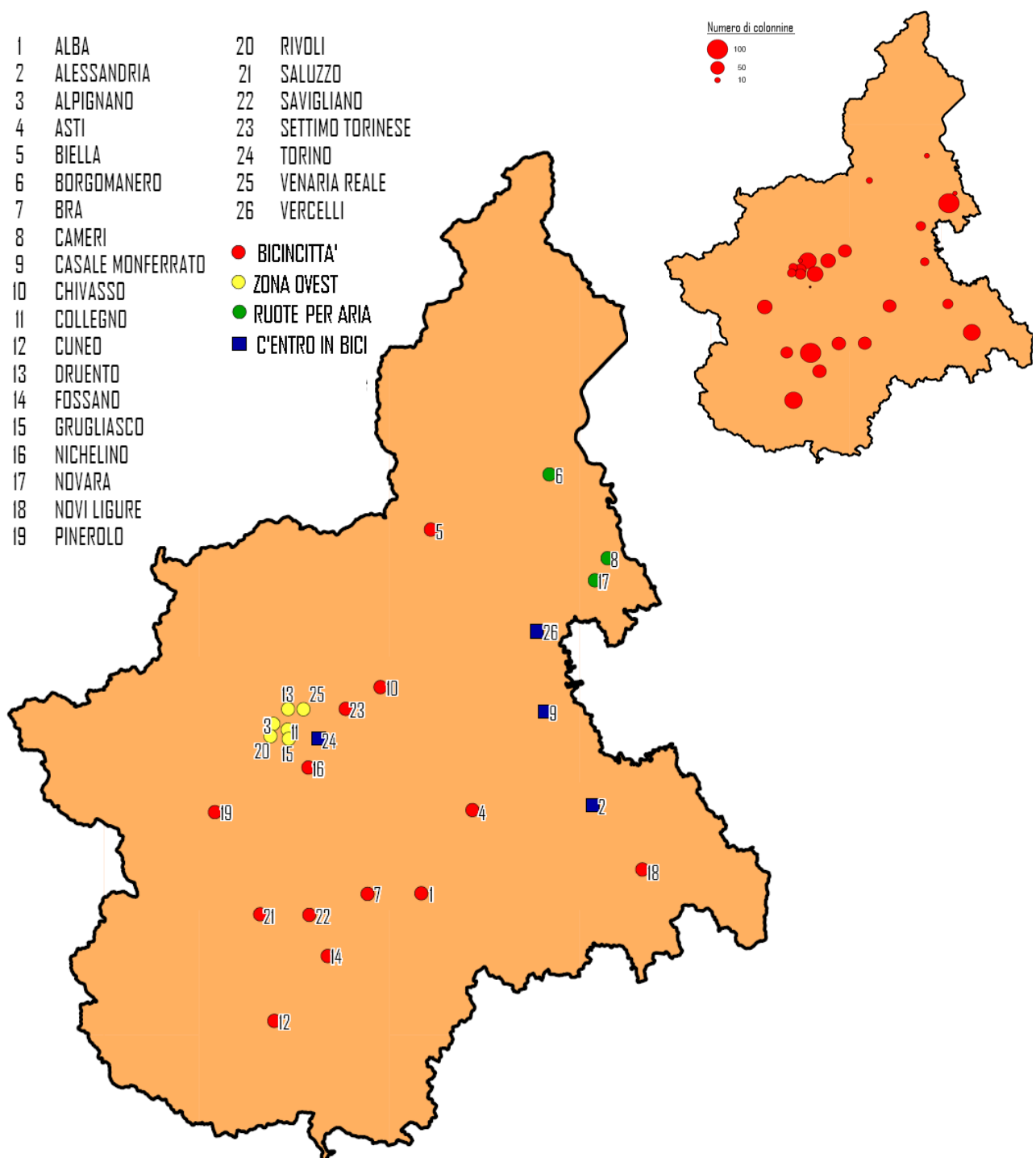
L'aggregazione novarese è stata promossa da Provincia e Comune di Novara e cofinanziata dal Ministero dell'Ambiente. Alle due postazioni installate nell'inverno del 2006, si sono aggiunte, ad agosto 2007, altre 5 ciclostazioni. Infine, nel maggio 2008, il sistema, prima limitato al centro di Novara, si è esteso (grazie ad un cofinanziamento della Regione Piemonte per il progetto denominato "Quartierinbici") internamente al comune di Novara nelle frazioni di Vignale, San Rocco e Cittadella ed all'esterno nelle città di Borgomanero e Cameri (con una stazione ciascuno). La Provincia di Novara ha giocato un ruolo chiave contro la frammentazione dei sistemi, che si vedrà essere uno dei maggiori problemi in questa panoramica sul bike sharing in Piemonte. Con la tessera del sistema "Novara ruote per l'aria" è infatti possibile accedere alle biciclette di Novara, delle sue frazioni, di Cameri e di Borgomanero.

Nel processo di aggregazione novarese ha avuto un ruolo anche la Pro Loco, che si occupa dall'estate del 2008 della distribuzione delle tessere e dei servizi di informazione e manutenzione.

Il secondo caso di aggregazione di sistemi è quello nato tra alcuni dei maggiori comuni promotori del Patto Territoriale della Zona Ovest di Torino tramite la "*Società di Gestione del Patto Territoriale della Zona Ovest di Torino*", costituitasi nel maggio dell'anno 2001 con capitale prevalentemente pubblico e a cui gli 11 comuni del Patto aderiscono e delegano alcune funzioni - per esercitarle in maniera congiunta - relative alla promozione ed allo sviluppo sociale, economico, occupazionale ed infrastrutturale dell'area.

⁸ Si vedrà in seguito la particolarità del caso torinese che, per il momento, vede un sistema di bike sharing di

seconda generazione solo su di una parte del suo territorio (Circoscrizione 2).



IL SISTEMA BICINCITTÀ IN PIEMONTE

L'attitudine alla cooperazione intercomunale, già sviluppata durante la stesura dei Patti Territoriali ha portato alla nascita di "Bicincomune", un'iniziativa congiunta per il bike sharing sorta all'interno di un progetto più grande di mobility management denominato "*Sostenibilità per gli Spostamenti: Mobility management e Bike sharing in Ovest*" (So.S.-M.B.I.O.). Attraverso i finanziamenti del Ministero dell'Ambiente e dei singoli comuni partecipanti (Collegno, Grugliasco, Rivoli, Venaria Reale, Alpignano e Druento) è nata, il 20 settembre del 2008, la rete Bicincomune, che conta oggi 19 ciclostazioni e 184 ciclopsteggi. Con la stipula dello stesso contratto tra cittadino ed Amministrazione in tutti i comuni aderenti alla rete, è possibile prelevare la bicicletta in uno qualsiasi dei comuni aderenti, per poterla depositare, al termine dell'uso, in una stazione qualsiasi, anche non dello stesso comune di partenza. Le biciclette, in ogni città dipinte con un colore diverso, hanno così iniziato a mescolarsi, specie tra i comuni più vicini (Collegno, Grugliasco e Rivoli). È inoltre attivo un portale web specificatamente disegnato per Bicincomune a cui è affidata la comunicazione sul servizio e dove si possono visualizzare le stazioni più vicine, la disponibilità di biciclette e il proprio 'conto utente'.

CITTA' - ENTE PROPONENTE	Cauzione	Ore gratuite	Tariffa successiva (€/h)
NOVARA	Gratis	Nessun limite	
BICINCOMUNE	13,50 €/anno*	1	1,00 €
ALBA	10 €	3	0,30 €
ASTI	Gratis	Nessun limite	
BIELLA	5 €	Nessun limite	
BRA	10 €	10	0,50 €
CHIVASSO	12 €**	4	non possibile
CUNEO	20 €	Nessun limite	
FOSSANO	10 €	6	0,50 €
NICHELINO	5 €	1	1,00 €
NOVI LIGURE	30 €	1	0,50 €
PINEROLO	10 €	Nessun limite	
SALUZZO	12 €	10	0,50 €
SAVIGLIANO	10 €	10	0,50 €
SETTIMO TORINESE	10 €	Nessun limite	
C'ENTRO IN BICI	5 €	Nessun limite	

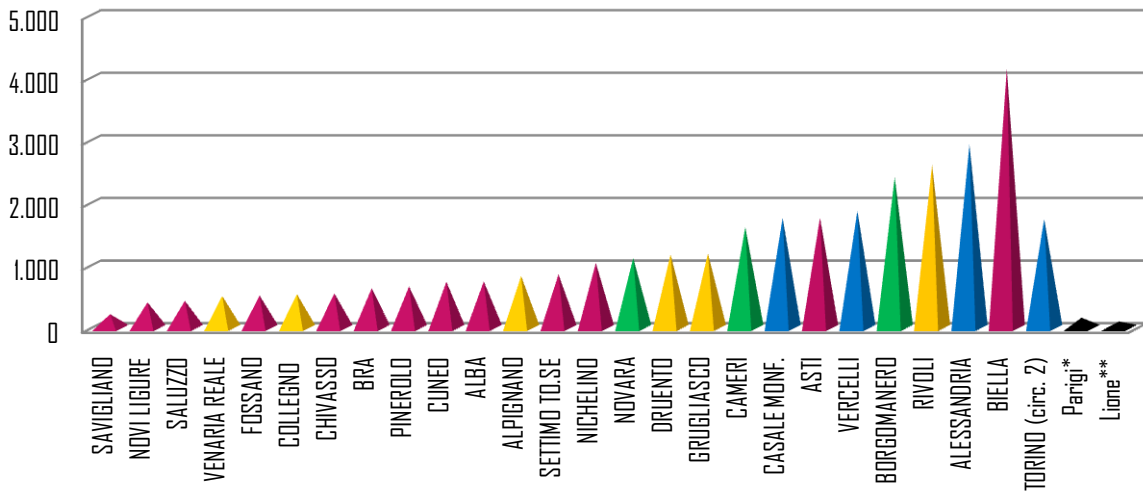
Ad esclusione delle eccezioni fin qui presentate, i sistemi di bike sharing hanno ciascuno delle regole e dei prezzi di abbonamento e di servizio diversi, fissati dall'Amministrazione comunale.

Città	Colonnine	Stazioni
SAVIGLIANO	90	12
NOVI LIGURE	66	7
SALUZZO	36	4
VENARIA REALE	68	8
FOSSANO	46	5
COLLEGNO	39	3
CHIVASSO	42	8
BRA	44	5
PINEROLO	50	5
CUNEO	70	8
ALBA	40	4
ALPIGNANO	20	2
SETTIMO T.O. SE	53	6
NICHELINO	45	5
NOVARA	91	11
DRUENTO	7	1
GRUGLIASCO	31	3
CAMERI	6	1
CASALE MONF.	20	5
ASTI	40	4
VERCELLI	24	6
BORGOMANERO	8	1
RIVOLI	19	2
ALESSANDRIA	28	4
BIELLA	11	1
TORINO (circ. 2)	60	7

I sistemi di bike sharing piemontesi si distinguono, oltre che per tipologia e regolamenti, anche per le dimensioni. Alcuni servizi di bike sharing hanno delle dimensioni davvero piccole, specie se rapportate al loro numero di abitanti. In Piemonte, le città dove il bike sharing è maggiormente diffuso sono Savigliano (12 stazioni e 90 colonnine) e Novara (11 stazioni e 91 colonnine). Le due città presentano tuttavia una situazione ben diversa poiché va considerato che Savigliano conta solo 19.893 abitanti contro gli oltre 100.000 residenti nel comune di Novara. Per avere un'idea di quanto il fenomeno del bike sharing pesi nelle varie città è necessario dividere il numero della popolazione residente per le colonnine installate sul territorio.

In tal modo è possibile notare come la portata del bike sharing in Piemonte sia ancora ben

N° di residenti per ciascuna colonnina di bike sharing - Marzo 2010



lontana dai modelli di benchmark: Savigliano, il comune più virtuoso in Piemonte ed in Italia da questo punto di vista, conta una colonnina ogni 221 abitanti. Parigi e Lione, città di riferimento per il modello Vélo'v - Vélib', riescono a fare di meglio con una colonnina rispettivamente ogni 165 e 105 residenti.

I dati degli altri comuni, in cui il bike sharing è certamente meno presente, vanno inoltre interpretati caso per caso: talvolta il numero delle colonnine installate non è indicativo poiché le biciclette effettivamente in servizio sono molto poche. È il caso, ad esempio, di Settimo Torinese, città in cui a causa dei molti vandalismi e furti subiti, il parco biciclette si è negli anni fortemente ridotto, senza essere mai stato significativamente ripopolato.

In tutte le esperienze piemontesi, il servizio è fornito tutti i giorni con delle limitazioni di orarie: generalmente tra le 7 e le 22. Solo in alcuni casi la chiusura del servizio è fissata per le ore 24: Nichelino, Saluzzo e tutti i comuni di Bicincomune.

Inoltre, per alcuni comuni, le biciclette sono disponibili solo nella stagione calda: è il caso di Pinerolo ed Alba, che ritirano le biciclette durante l'inverno per difenderle dal clima freddo e dagli agenti atmosferici e per preservarne la funzionalità.

I comuni facenti parte del sistema C'entro in Bici, infine, hanno a disposizione un numero limitato di chiavette da distribuire per l'accesso al

servizio ed in molti casi le hanno già distribuite e non possono provvedere a nuove registrazioni al servizio fino a quando gli attuali possessori non decideranno di restituire la propria chiavetta.

Finanziamenti I sistemi di bike sharing nascono tutti in seno alle municipalità, ma possono vantare molteplici fonti di finanziamento.

In primo luogo, il Ministero dell'Ambiente ha a più riprese istituito alcuni bandi di concorso aperti ai comuni per finanziare iniziative legate alla sostenibilità ambientale. In particolare, il *"Programma di finanziamenti per il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane e per il potenziamento del trasporto pubblico"* (GAB/DEC/131/07) prevedeva lo stanziamento di 270 milioni di euro tra l'anno 2007 ed il 2009 per delle azioni di diverso tipo, tra cui mobility management, trasporto pubblico locale, parcheggi d'interscambio, promozione della diffusione di veicoli a basso consumo energetico. Inoltre, il programma prevedeva la *"promozione della mobilità ciclistica attraverso la creazione di reti urbane dedicate, dell'intermodalità tra bici ed il treno e i mezzi di trasporto pubblico anche attraverso la realizzazione d'intese con le Ferrovie dello Stato S.p.A. e le aziende di trasporto pubblico, e predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a favorire tale intermodalità"* e la *"realizzazione di interventi specifici per aumentare la sicurezza degli utenti deboli della strada"* (Art. 2).

Pur essendo particolarmente rivolto alle città di grandi dimensioni, grazie al programma sono state finanziate, in tutta Italia, diverse decine di interventi, tra cui il servizio di bike sharing denominato “Bicincomune” e quello della città di Torino che prenderà il via a partire dall'estate del 2010 e che sarà di seguito oggetto di un'analisi specifica.

Il grosso dei finanziamenti in Piemonte è tuttavia giunto da un bando di cofinanziamento regionale, specificatamente dedicato ai sistemi di bike sharing, che venne approvato l'8 ottobre del 2007 (D.G.R. n.35 - 7052). La delibera afferma che *“la promozione e la diffusione dei sistemi di bike sharing sul territorio piemontese rientrano all'interno della strategia regionale per il miglioramento dell'aria e per la riduzione delle emissioni inquinanti e della congestione autoveicolare dei centri abitati e costituiscono uno strumento già ampiamente sperimentato con risultati positivi in diversi paesi europei”*.

È dunque con la duplice finalità di riduzione delle emissioni e di lotta alla congestione stradale che viene deciso di dedicare la somma di 2.600.615,72 euro da destinare al bike sharing.

Il bando di cofinanziamento ammette a finanziamento tutto quanto è necessario per la messa in funzione di un servizio di bike sharing di terza generazione: biciclette, colonnine elettroniche e sistemi di hardware e software per il monitoraggio e la gestione in remoto delle bici.

Le limitazioni al finanziamento sono ben specificate in sede di bando:

- Non sono finanziabili i costi di gestione del servizio;
- L'importo massimo finanziabile non potrà eccedere il 50% del costo totale del progetto, e la soglia di 750 € per bicicletta (considerando il costo totale del progetto rapportato al numero di biciclette acquistate);
- Il progetto finanziato dovrà essere completamente compatibile con il sistema a tariffazione unica regionale BIP (Biglietto Integrato Piemonte).

Una parentesi va necessariamente aperta per quanto riguarda il BIP, poiché la tariffazione integrata uno dei punti su cui più insiste il bando.

Il Biglietto Integrato Piemonte è uno strumento studiato dalla Regione Piemonte, attraverso la sua società partecipata 5T s.r.l., per permettere di integrare in una sola *smart-card* di tipo *contactless* la bigliettazione per una pluralità di mezzi di trasporto pubblico locale di qualsiasi gestore operante all'interno del territorio regionale. All'interno della smart-card potranno non solo essere integrati diversi tipi di abbonamento ai mezzi pubblici, ai servizi di bike sharing e di car sharing ma anche, in futuro, l'eventuale Carta Piemonte Musei ed un credito per il pagamento della sosta nei parcheggi a pagamento.

La tecnologia BIP dovrebbe cominciare a diffondersi nel 2011 con delle sperimentazioni nella provincia di Cuneo, per poi estendersi alle altre province e completarsi con l'integrazione del trasporto ferroviario.

Per quanto riguarda il bike sharing, è prevista una sperimentazione immediata e le tessere BIP dovrebbero venire consegnate già dalla primavera del 2010. Nonostante le intenzioni e la oramai matura fattibilità tecnica, non sono ancora state definite le condizioni che dovrebbero permettere l'integrazione tariffaria, e permangono alcuni dubbi sulla possibilità che si riesca a far funzionare l'integrazione nei tempi previsti.

La panoramica sui sistemi di bike sharing in Piemonte (così come anche in tutto il resto d'Italia) ci mostra una forte frammentazione delle esperienze attuate dai singoli comuni o dalle loro aggregazioni attraverso modalità di gestione e regole differenti. Il Biglietto Integrato Piemonte avrà, per quanto riguarda il bike sharing, il compito di mettere ordine e di istituire delle regole di interoperabilità che potranno dare maggior valore alle singole esperienze e creare un'integrazione anche con gli altri mezzi di trasporto pubblico.

Quando il BIP funzionerà a pieno regime potrà favorire non solo l'*integrazione orizzontale* tra sistemi di bike sharing diversi (usare con la stessa tessera le biciclette di due città differenti), ma anche la possibilità di *integrazione verticale* del servizio di bike sharing con gli altri mezzi di trasporto. La bigliettazione integrata consentirà a un numero maggiore di utenti di accedere al servizio poiché essi non saranno più costretti a

recarsi in un ufficio comunale o nella sede della ATL cittadina per potersi registrare al servizio, ma avranno già, nella loro smart-card, tutto quello che occorre per accedere al servizio in qualsiasi città piemontese e basterà acquistare qualche euro di *credito trasporti* per avere accesso al bike sharing.

Il bando di cofinanziamento regionale per i sistemi di bike sharing in ambito urbano è dunque nato nel 2007 con l'obbligo di compatibilità al sistema BIP e con incentivi per l'adeguamento tecnologico dei sistemi già in esercizio. In questi casi il cofinanziamento poteva arrivare al 100% dei costi sino ad un valore massimo di 150 € per ciascuna postazione da adattare⁹.

La valutazione massima per ciascun progetto è stata fissata in 100 punti, assegnati secondo criteri delineati dalla Direzione Regionale ai Trasporti che tenevano in considerazione:

- La potenziale mobilità generata dall'area urbana interessata e la dislocazione delle ciclostazioni in punti generatori o attrattori di mobilità quali ad esempio i nodi di interscambio tra il trasporto pubblico e quello privato (massimo 30 punti);
- I comuni capoluogo di Provincia (a cui venivano assegnati 15 punti);
- La sinergia con altre misure per la mobilità sostenibile quali, ad esempio, ZTL, zone 30, pedonalizzazioni, TPL (per un massimo di 15 punti);
- La presenza di servizi di bike sharing già attivi e altre iniziative realizzate a favore della mobilità sostenibile. In questo punto si è voluto tener conto della cultura della mobilità sostenibile, come mezzo per la restituzione ai cittadini di strade e di spazi pubblici, dei metodi di consultazione e di partecipazione della collettività al progetto anche in partenariato con soggetti privati (massimo di 15 punti);

UNO DEI PARAMETRI DI VALUTAZIONE DI UN SISTEMA DI BIKE SHARING È LEGATO ALLA SUA CAPACITÀ DI AGGREGARE, COINVOLGERE E FAR DIALOGARE UNA PLURALITÀ DI ATTORI CHE AGISCONO SUL TERRITORIO

- L'appartenenza alla zona di Piano per la tutela e risanamento della qualità dell'aria di cui al DGR n. 14-7623 dell'11 novembre 2002 come integrata con DGR n.24-14653 del 31 gennaio 2005 (15 punti);
- Comuni sede di Movicentro, punto di incontro e di scambio tra il traffico ferroviario, degli autobus e del trasporto privato (10 punti).

Il bando si è chiuso con l'assegnazione di 1.470.750 € per la nascita di nuovi sistemi di bike sharing e di 146.496 € per l'adeguamento al BIP. Molti dei comuni (o delle associazioni di comuni) che avevano presentato la domanda per il finanziamento di un sistema di bike sharing si sono poi, per varie ragioni, ritirati ed hanno rinunciato al cofinanziamento.

I fondi stanziati per il bando non si sono esauriti: la Regione ha finanziato ed approvato tutti i progetti presentati senza fare alcun tipo di selezione poiché i fondi erano superiori alle richieste di finanziamento. Tutto ciò si è concretizzato con un finanziamento a pioggia che non ha favorito i progetti migliori (che comunque non potevano essere finanziati per più del 50% del loro costo) ed ha permesso a progetti di basso interesse e di bassa qualità di trovare finanziamento pubblico.

I criteri di valutazione, per quanto validi ed interessanti, hanno di conseguenza perso di valore e lo stimolo per la stesura di un buon progetto è venuto meno.

Soggetti coinvolti Una delle condizioni sulla base delle quali si è sostenuta in precedenza la validità del modello di riferimento Vélo'v - Vélib' è stata la copertura dell'intero territorio comunale e la sensazione di presenza fisica del bike sharing diffusa nell'ambiente urbano. Allo stesso modo si intende affermare ora che uno dei parametri di valutazione di un buon sistema di bike sharing è legato alla sua capacità di aggregare, coinvolgere e far dialogare una pluralità di attori che agiscono sul territorio.

Solo alcuni dei comuni che si sono lanciati nella fornitura del servizio di bike sharing ai propri

⁹ Poi adeguato a 240 € dopo una rivalutazione dei costi di mercato (D.G.R. n. 11 - 8045 del 21/012008).

cittadini hanno intavolato collaborazioni con altri enti al di là delle semplici richieste di finanziamento fatte alla Regione ed al Ministero dell'Ambiente. Tra i comuni che hanno intrapreso la strada della partecipazione, ci sono tuttavia alcuni casi interessanti: a Novi Ligure, ad esempio, città che ha dato molto al ciclismo in termini sportivi, è possibile sottoscrivere l'abbonamento oltre che in Municipio e nell'Ufficio Turistico Locale, anche nel *"Museo dei Campionissimi"* (dedicato a Girardengo e Coppi) e nella sede del consorzio *"Il Cuore di Novi"* che raccoglie gli operatori di commercio, turismo e servizi.

Molti attori esterni intervengono per quanto riguarda la manutenzione: a Cuneo viene affidata alla *"Cooperativa Sociale San Paolo"*, la cui mission è l'inserimento lavorativo di cittadini svantaggiati; a Novara, come si è già scritto, la manutenzione è gestita dai volontari della Pro Loco ed in altre città la manutenzione viene delegata a qualche ciclista locale.

Infine vanno ricordati due casi particolarmente importanti: quelli di Savigliano e di Saluzzo, che sono riuscite a coinvolgere nei loro progetti diversi attori con ruoli diversi: a Saluzzo, ad esempio, il servizio - che ha preso vita solo il 13 ottobre 2009 divenendo, di fatto, il più giovane servizio di bike sharing piemontese- coinvolge anche la Banca di Credito Cooperativo (in qualità di finanziatrice), il consorzio di commercianti *"Shop In Town"* e *"GestoPark S.r.l."*, la società a cui è stata affidata la gestione del servizio e che già si occupava dei parcheggi a pagamento.

Per quanto riguarda Savigliano si è riusciti a fare partecipare alle varie fasi del progetto in qualità di finanziatore, anche un'azienda privata quale *"Alstom S.p.A."*, oltre al ruolo giocato dal Centro Commerciale Naturale *"Il Molo"* e della *"Cassa di Risparmio di Savigliano"* della fondazione bancaria ad essa collegata.

Applicazioni, analisi e prospettiva future in alcune città del Piemonte

Ora che la panoramica sullo stato attuale del bike sharing in Piemonte è completa, si procederà con l'analisi dettagliata di alcuni casi, soffermandosi anche sui progetti che non sono ancora, al momento, operativi.

Nella presente sezione, si comincerà con Cuneo, prima città italiana a dotarsi di un sistema di bike sharing di terza generazione fornito da Bicincittà e nato sul modello di Rennes. Il modello Bicincittà, a sua volta, si è diffuso in Italia come modello dominante. Savigliano è la prima città italiana per il rapporto tra gli abitanti ed numero di colonnine installate e rappresenta un modello in Piemonte ed in tutta Italia per quanto riguarda il coinvolgimento di numerosi stakeholders nel servizio. Al contrario, la città di Biella, che pure negli anni aveva avuto una politica per certi versi favorevole alla ciclabilità, pur avendo vinto una finanziamento regionale per 3 postazioni, ha oggi una sola velostazione, ed una colonnina ogni 4.139 abitanti e nessun tipo di integrazione con altri servizi almeno fino a quando il progetto del BIP non sarà operativo. Si vedrà il caso di Biella come l'emblema di tutte le città piemontesi che si sono fornite di un sistema di bike sharing come comportamento memetico, in assenza di una politica seriamente intenzionata a puntare sul bike sharing e favorita dall'assenza di selezione dei progetti ammessi a finanziamento in sede regionale.

A Vercelli, invece, si era partiti nel 2004 con una concezione differente del concetto di bike sharing e con il sistema C'entro in Bici, integrato da altre politiche per favorire la ciclabilità. Il 2010 vedrà nascere anche a Vercelli il sistema Bicincittà, in affiancamento a C'entro in Bici. Il caso di Verbania, in cui per il momento non esiste nessun sistema di bike sharing è ugualmente interessante. La città di Verbania aveva già partecipato ai bandi regionali di cofinanziamento, vincendoli, per poi ritirare il proprio progetto di installazione del sistema Bicincittà. Verbania ci aveva riprovato poi con un progetto presentato alla Fondazione Cariplo che prevedeva un'integrazione di politiche di ciclabilità differenti, ma anche in questo caso, dopo aver vinto il bando, la città ha ritirato il proprio progetto.

Infine Torino, città che da almeno un decennio si è impegnata per l'utilizzo della bicicletta per la mobilità urbana, ha provato a più riprese a fornirsi di un sistema di bike sharing sul modello di quello di Lione e Parigi, vedendo due gare per l'affidamento del servizio in cambio di spazio pubblicitario andare deserte. Ecco perché il bike sharing ora presente in città è limitato a quello di

seconda generazione nato, con poche ciclostazioni, per opera della Circostrizione 2. Da giugno 2010, tuttavia, nascerà a Torino il bike sharing con più stazioni in tutta Italia (130), gestito dalla ditta Comunicare S.r.l. ma con caratteristiche tecniche delle biciclette e della gestione del sistema differenti da quelle degli altri sistemi Bicincittà.

CUNEO

Cuneo, per via della sua conformazione fisica, soffre da sempre di problemi relativi a traffico, congestione, inquinamento e mancanza di parcheggi. La città, infatti, prende il suo nome dall'altopiano alluvionale che si estende "a terrazza" nel punto di confluenza tra il torrente Gesso ed il fiume Stura, assumendo un aspetto cuneiforme. Per questo motivo, il limite tra la parte urbanizzata della città ed il resto è molto ben delimitato dall'altopiano, specie a nord, dove confluiscono i fiumi. Anche le vie di accesso alla città sono limitate dai pochi ponti. All'interno della città, ed in particolare all'interno del centro storico, c'è mancanza di spazi, e questo è uno dei motivi per i quali l'amministrazione ha voluto incoraggiare gli spostamenti pedonali e l'uso della bicicletta.

La ciclabilità cittadina è dunque favorita dalla morfologia, così come viene sottolineato dall'amministrazione nel suo Report Bicincittà 2007: in un cerchio di 5 chilometri di raggio con centro in Piazza Galimberti è compreso il 54% del territorio urbano e una popolazione pari al 90% dei residenti, oltre a tutti i principali poli attrattori della città.

Per quanto riguarda le biciclette pubbliche, l'Amministrazione Comunale si era mossa, nel 2004, per poter attivare un servizio di bike sharing di terza generazione sulla base di quanto stava succedendo in altre città europee. A Vienna, ad esempio, dopo la fallimentare esperienza delle City Bikes di seconda generazione nate sul modello di Copenhagen e prelevabili meccanicamente attraverso una moneta, l'Amministrazione si era accordata con JCDecaux per un servizio di bike sharing di terza generazione (Citybike Wien) lanciato alla fine del 2002 con 54 stazioni.

A Rennes, inoltre, il servizio Vélo à la Carte della società Clear Channel era già attivo, in via sperimentale, dal 1998, con buoni risultati.

La città di Cuneo sondò allora il campo in vista di una possibile importazione dei sistemi forniti da Clear Channel o da JCDecaux. In cambio della fornitura e della gestione del sistema, la Città si sarebbe impegnata a fornire spazi pubblicitari. L'accordo non venne tuttavia mai trovato, perché lo spazio pubblicitario che poteva essere fornito a Cuneo ha un valore in visibilità sicuramente minore rispetto a quello di una capitale europea come Vienna o di una città che, come Rennes, conta più di 200.000 abitanti.

L'idea della fornitura di un servizio simile a quelli di terza generazione già attivi all'estero fu proposta alla società Comunicare, che riuscì, nel maggio del 2004 a mettere in funzione il primo sistema di bike sharing a tecnologia elettronica in Italia.

Il sistema meccanico (del tipo C'entro in Bici) fu scartato poiché Cuneo intendeva avere la possibilità di monitorare i dati di utilizzo e dotarsi di un sistema flessibile, che potesse permettere ai cittadini di prelevare la bicicletta in una velostazione e consegnarla in un'altra.

Tra gli obiettivi dichiarati nella messa in funzione di un sistema di bike sharing c'era quello di favorire l'interscambio tra mezzi privati o pubblici con la bicicletta.

Le stazioni installate furono inizialmente cinque, dislocate nel centro storico e di fronte alla stazione ferroviaria (con ben 27 posti bici).

Il Report Bicincittà fornisce anche qualche dato sull'utilizzo delle biciclette: nel corso di tutto il 2007, sono state prelevate 11.438 biciclette, e gli utenti iscritti al servizio hanno superato i 1.000. Su un totale di 50 biciclette, 11.438 prelievi in un anno equivalgono a 0,63 prelievi al giorno per ciascuna bicicletta. Questo dato, se confrontato con i prelievi giornalieri di Parigi (tra i 50.000 ed i 150.000, che distribuiti su 20.000 Vélib equivalgono a 2,5/7,5 prelievi al giorno per bicicletta) ridimensiona di molto l'entità del più anziano sistema di bike sharing di terza generazione in Piemonte. Ma una metropoli globale quale è Parigi ha una domanda di mobilità di molto maggiore rispetto a quella che può avere un capoluogo di provincia come

Cuneo: ecco perché a Cuneo i 11.438 prelievi dell'anno 2007 sono stati considerati un ottimo risultato.

Il punto di distribuzione di biciclette collocato vicino alla Stazione Ferroviaria oltre ad essere il più grande è anche stato quello più utilizzato: nel 53% degli utilizzi, la stazione è stata il punto di partenza o di arrivo (oppure entrambe le cose).

Un altro dato interessante da valutare è quello che riguarda la percentuale di operazioni considerate 'chiuse' (cioè che hanno avuto la stessa stazione di prelievo e di deposito) che, nel 2007 è stata a Cuneo del 56%.

A Cuneo non esistono costi per l'utilizzo del servizio (se non quelli della cauzione da versare al momento dell'iscrizione) e non esiste nemmeno un limite di ore per ciascun prelievo: è sufficiente riconsegnare la bicicletta presa in prestito entro le ore 21. Purtroppo non si conosce il dato relativo al tempo medio di utilizzo della bicicletta presa in prestito, ma si può presumere che in quel 56% di viaggi con prelievo e deposito della bicicletta nella stessa stazione, il tempo di prestito medio sia maggiore. Un lavoratore pendolare che arriva in treno tutte le mattine può prendere la bicicletta in prestito alla stazione, lasciarla (grazie alla catena data in dotazione al momento dell'iscrizione al servizio) nel luogo di destinazione e riconsegnarla solo alla sera nella stessa ciclostazione da cui aveva effettuato il prelievo. Per quel 56% di operazioni chiuse la flessibilità fornita dal sistema Bicincittà non è necessaria, ed il servizio potrebbe essere svolto allo stesso modo e con costi fino a dieci volte inferiori dal sistema C'entro in Bici, con un vantaggio in più: il sistema C'entro in Bici assicura la possibilità di restituire la bicicletta quando lo si desidera, senza preoccuparsi della possibilità che la stazione di deposito sia piena, poiché la chiave di servizio rimane attaccata alla colonnina fino alla restituzione.

Per un 56% di prelievi e depositi nella stessa stazione, tuttavia, va considerato che esiste un 44% di casi in cui la flessibilità offerta dal sistema elettronico viene sfruttata. Per aumentare tale percentuale - e per diminuire il tempo medio di ciascuna operazione, considerato come il tempo in cui la bicicletta pubblica è occupata - le amministrazioni possono ricorrere a due tipi di soluzioni. La prima è quella di ridurre il numero

di ore di prestito gratuito ed inserire una tariffa oraria, in modo da fornire un disincentivo per l'uso improprio e per i comportamenti definiti 'antisociali'. In tal modo, tuttavia, si rischia di disincentivare economicamente ed allontanare dall'uso della bicicletta pubblica in ambito urbano coloro la cui destinazione è lontana dalle colonnine del servizio. Il secondo metodo è quello di investire per la copertura capillare del territorio, acquistando ciclostazioni e fornendo un incentivo naturale per la restituzione della bicicletta. Il cittadino, sapendo che in qualsiasi parte della città egli si trovi ha una stazione di bike sharing a pochi metri di distanza, e che queste stazioni sono costantemente rifornite di biciclette (un altro problema della terza generazione di bike sharing), è naturalmente incentivato a tenere occupata la bicicletta solo per il reale tempo necessario alla sua mobilità e non per tutta la sua giornata lavorativa.

La profilazione degli utenti dice che, su oltre cento iscritti al servizio, solo 524 hanno utilizzato la bicicletta pubblica nel corso dell'anno 2007 e tra questi l'8% ha un'età inferiore a 20 anni, il 42,5% ha età compresa tra 20 e 40 anni, il 39% ha tra i 40 ed i 60 anni, il 10% tra i 60 e gli 80 anni e lo 0,5% ha più di 80 anni.

Ci sono più utenti donne che uomini (rispettivamente il 51 ed il 49%) e la metà degli utenti ha più di quarant'anni, il che significa che l'utilizzo della bicicletta non è un'attitudine esclusivamente riservata ai giovanissimi.

Il sistema, oltretutto, ha conosciuto tra il 2004 ed il 2007 dei problemi non indifferenti: su di una cinquantina di biciclette in servizio, 15 sono state rubate (e di esse 10 ritrovate), 8 sono state rottamate e ben 30 hanno subito atti vandalici, anche se di modesta entità (15 campanelli, 12 cestini e 3 fanali).

Questo tipo di biciclette, lo si è detto nel paragrafo dedicato al sistema Bicincittà, sono riadattate per l'uso condiviso, ma non dissimili per caratteristiche tecniche da delle comuni biciclette da donna. Subiscono dunque gli agenti atmosferici (nonostante le ciclostazioni di Cuneo siano tra le poche in Italia a essere coperte) ed hanno bisogno di una manutenzione costante. Alcune parti, come campanelli, cestini, fanali, dinamo, deragliatore (presente solo in alcune biciclette) sono particolarmente esposte alla

manomissione ed alla possibilità di furti e danneggiamenti.

Ecco perché, dopo la prima estate di servizio, considerato il successo dell'iniziativa (con oltre 70 prelievi giornalieri nei giorni migliori), il comune di Cuneo ha deciso di affidarsi per 15.000 € annui alla società Comunicare S.r.l., già fornitrice del servizio, per la manutenzione ordinaria, ossia controllo quotidiano del funzionamento delle colonnine e invio report giornaliero all'ufficio biciclette e per la manutenzione straordinaria, ossia manutenzione periodica del parco biciclette (controllo due volte l'anno, lavaggio, oliatura e verifica del funzionamento) e delle strutture (verifica mensile e lavaggio trimestrale).

Il servizio di manutenzione è stato affidato l'anno successivo alla Cooperativa Sociale San Paolo di Cuneo, che se ne occupa tuttora.

Il servizio di bike sharing della città di Cuneo si è, con gli anni, esteso, arrivando fino alle attuali 8 ciclostazioni. Con le ultime stazioni nate si è cercato di favorire la co-modalità dei trasporti: una è infatti prossima al parcheggio di 317 posti vicino ai Palazzi Finanziari in una zona in rapida trasformazione e l'altra è sorta vicino all'ascensore che gratuitamente collega gli impianti sportivi delle Piscine ed il loro parcheggio (oltre 400 posti) con il centro.

SAVIGLIANO

Savigliano è stata la terza città italiana a dotarsi di un sistema di bike sharing elettronico di terza generazione dopo Cuneo e Parma. Oggi il sistema saviglianese può essere considerato il modello di riferimento per quanto riguarda le città di dimensioni medio-piccole. Il servizio di bike sharing cittadino è entrato in funzione nel mese di giugno del 2006, con quattro ciclostazioni: di fronte all'Ospedale, in Piazza del Popolo (sede del mercato), in Piazza Santa Rosa (il "salotto" saviglianese) e nel piazzale adiacente alla stazione ferroviaria.

Savigliano è, con i suoi quasi 21.000 abitanti, uno dei maggiori centri della pianura cuneese e sorge sulla direttrice che collega Torino a Savona. Dal punto di vista territoriale, Savigliano presenta una chiara distinzione tra il tessuto urbano abitato e l'estesa area esterna a forte caratterizzazione agricola. Lo sviluppo e la crescita urbana sono

avvenuti evitando disgregazioni territoriali lungo le vie di comunicazione o lungo i corsi d'acqua. L'equilibrio che contraddistingue l'intero territorio comunale è applicato anche a scala urbana: le fasi di ampliamento sono avvenute gradualmente intorno al centro storico senza rappresentare spaccature e disfunzioni rispetto al nucleo originario. Il tessuto urbano centrale conserva, anche dopo gli interventi degli ultimi 50 anni (fase di maggiore crescita) una discreta omogeneità e armonia.

Savigliano è una città originariamente di tradizione agricola, che si è riversata nel settore industriale (era sede della Fiat Ferroviaria, ed ora è sede di Alstom) e che cerca oggi di ritagliarsi un posto nel settore dei servizi, in particolare con l'inaugurazione, a fine 2008, della sede universitaria.

Già dal 1998, l'Amministrazione si era impegnata per promuovere l'uso della bicicletta in città su due fronti: quello pedagogico, con interventi ed iniziative nelle scuole e quello fisico, con la posa di oltre 100 rastrelliere in tutta la città e con la realizzazione di alcune piste ciclabili.

Le condizioni che hanno reso abituale l'uso della bicicletta per la mobilità cittadina anche prima che il sistema di bike sharing fosse reso disponibile sono dunque legate alla mancanza di pendenze significative in tutta la città, alle politiche di sostegno alla ciclabilità ed alla sua conformazione che ha mantenuto un centro storico ben definito in cui lo sprawl urbano ha avuto un'importanza solo marginale.

Leggendo le stele informative poste su ogni stazione, si scopre che la nascita del sistema di bike sharing Bicincittà a Savigliano ha coinvolto, oltre al Comune, anche altri enti. La Cassa di Risparmio di Savigliano e la Fondazione Cassa di Risparmio di Savigliano hanno partecipato al progetto, finanziandolo e facendo posizionare una ciclostazione di fronte alla loro sede (in Piazza del Popolo). Anche l'associazione di commercianti denominata "*Il Molo - Centro Commerciale Naturale di Savigliano*", nata nel 2004 con il contributo di Comune, Provincia, Regione, Camera di Commercio, Fondazione Cassa di Risparmio di Savigliano e Cassa di Risparmio di Savigliano con la finalità di valorizzare il centro cittadino ed il piccolo

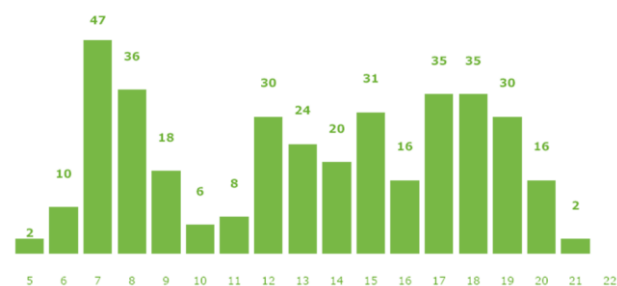
commercio ha contribuito, e continua a farlo, alla realizzazione e alla promozione del progetto. Infine, tra i soggetti coinvolti nel finanziamento del bike sharing cittadino c'è una ditta privata, la società francese Alstom, che ha acquisito gli ex stabilimenti della FIAT ferroviaria. Dopo aver finanziato la nascita delle prime quattro stazioni, ALSTOM si è impegnata, in cambio della concessione di occupazione del suolo comunale per la durata di un anno, nell'acquisto e nella posa, di fronte al suo stabilimento, di una ciclostazione composta quattro colonnine.

L'iscrizione al servizio, previo pagamento di una caparra di 12 euro (di cui 2 euro offerti dal Comune), è possibile recandosi all'ufficio Sport e Turismo oppure presso la libreria universitaria "30 e Lode". Per incentivare il turismo è stato reso possibile ritirare gratuitamente all'antico Palazzo Comunale in Piazza Santa Rosa una tessera del bike sharing per poter visitare la città in bicicletta. Tale servizio è tuttavia attivo solo nei weekend primaverili ed estivi.

Il servizio Bicincittà ha riscosso un successo sempre crescente tra i cittadini savigliesi e i fruitori della città, se si considera che il 34% degli iscritti non è residente in città. All'inizio del 2010 gli iscritti al servizio hanno raggiunto gli 870.

I prelievi di biciclette sono stati 4.136 nel corso del 2006, 7.730 nel corso del 2007, 13.226 nel 2008 e 15.150 nel 2009. Secondo i dati forniti dal Rapporto sulla Mobilità Urbana e Sostenibile redatto dalla Città di Savigliano nel mese di novembre dell'anno 2008, tra coloro che hanno avuto accesso al servizio nel periodo compreso tra il 1 giugno 2006 ed il 16 ottobre 2008, comparivano più donne che uomini (302 contro 265) ed il 55% degli utilizzatori aveva un'età superiore ai 40 anni.

Per quanto riguarda gli orari di utilizzo si è preso un giorno di riferimento, il 16 ottobre 2008 in cui, tra prelievi e depositi, si sono effettuate 366 operazioni. Come mostrato nella figura seguente, ci sono tre picchi giornalieri, corrispondenti agli orari lavorativi standard: al mattino tra le 7 e le 8, verso le 12 e nel tardo pomeriggio. Questo dimostra che il servizio viene usato a Savigliano come vero e proprio sistema di mobilità.



La presenza di un maggior numero di ciclostazioni sul territorio ha determinato, per Savigliano, un numero di "utilizzi chiusi" (quelli in cui la stazione di prelievo e deposito sono le stesse) del 35,5%¹⁰, ben inferiore al 53,4% della città di Cuneo, ad esempio.

Questo può venire tradotto in un uso più estensivo delle potenzialità derivanti dall'installazione di un sistema di bike sharing di terza generazione.

La manutenzione del sistema è effettuata "in economia", attraverso degli impiegati comunali ad un costo stimato in 4.700 € l'anno iva inclusa, equivalente a 104 € annuali per ciascuna bicicletta oppure a 52 € annuali a colonnina. Anche a Savigliano, così come in tutte le altre città che hanno sperimentato il bike sharing, uno dei problemi è relativo ai microvandalismi ed ai furti subiti, che nel corso degli anni hanno raggiunto quota dieci biciclette.

Le politiche legate alla mobilità cittadina si incontrano con le politiche relative alle scelte urbanistiche, ecco perché a Savigliano sono state istituite diverse zone pedonali, tre Zone 30, tre ZTL ed una ZTL ambientale su quasi tutto il centro storico.

Per quanto riguarda la mobilità *tout court*, gli investimenti comunali sono stati mirati su altre soluzioni parallele al sistema di bike sharing. Da un lato, l'Amministrazione ha incoraggiato la promozione di due Pedibus, agendo da un lato sul sistema organizzativo e dall'altro su quello educativo e pedagogico. Dall'altro lato è entrata in funzione a dicembre del 2008 la prima linea del "CityBus" che collega ogni 15 minuti il parcheggio dell'ospedale con la zona nord della

¹⁰ 40,5% se si considera come utilizzo chiuso anche un prelievo effettuato dalla velostazione "Stazione FF.SS." e riconsegnato alla velostazione "Stazione FF.SS. 2", o viceversa, poiché distanti solo poche decine di metri.

città, passando dal centro storico e dalla stazione ferroviaria. Il CityBus è attivo tutti i giorni feriali ed il suo uso è gratuito per i cittadini saviglianesi.

Pedibus e CityBus integrano l'offerta di mobilità garantita dal bike sharing orientandosi rispettivamente su due porzioni di popolazione che, per motivi diversi, sono impossibilitati a muoversi in bicicletta: bambini ed anziani.

Le prospettive future per quanto riguarda la mobilità cittadina a Savigliano sono quelle di un'ulteriore espansione del sistema di bike sharing e l'istituzione della linea 2 del CityBus. Savigliano, infatti, ha partecipato insieme alla città di Saluzzo al "Programma di finanziamenti del Ministero dell'Ambiente per il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane e per il potenziamento del trasporto pubblico" con il progetto denominato "Mobilityamoci". Il progetto, dal costo di 239.461 € è stato finanziato dal Ministero per quasi 152.000 €; il resto dei costi verrà coperto dai Comuni di Savigliano e Saluzzo.

Il finanziamento elargito dal Ministero è stato inferiore di quasi il 50% rispetto a quanto richiesto dai due Comuni. Il piano iniziale, che prevedeva la copertura a Savigliano di tutte le stazioni di bike sharing¹¹ e la creazione di una nuova postazione, oltre che un percorso più ampio della linea 2 del CityBus, è stato, di conseguenza, modificato.

A seguito della revisione, il progetto Mobilityamoci finanzia per Savigliano l'installazione di altre due postazioni di bike sharing (in zone ancora poco coperte dal servizio) e la copertura della sola postazione situata nel piazzale della stazione ferroviaria.

Per Saluzzo, invece, si procederà con l'acquisto di 22 biciclette, 200 tessere e 200 lucchetti e con l'installazione di altre 5 ciclostazioni, portando il sistema ad un totale di 9 stazioni e 75 colonnine (una colonnina ogni 220 abitanti)¹².

¹¹ Tra le pecche principali del sistema Bicincittà a Savigliano, infatti, va rilevato il fatto che le ciclostazioni non risultano essere coperte e che le biciclette risentano fortemente dell'usura derivante dagli agenti atmosferici (sporcizia, ruggine, sellini tagliati e zuppi di acqua).

¹² A Savigliano, invece, non si acquisteranno biciclette poiché la Città utilizzerà quelle già acquistate nel corso degli

Per quanto riguarda il finanziamento, inoltre, la Città di Savigliano è riuscita a mantenere attive le sue partnership con i privati ed a raccogliere la disponibilità di Alstom S.p.A. e del Centro Commerciale Naturale "Il Molo" per un cofinanziamento al progetto di 15.000 €.

BIELLA

La città laniera ha una conformazione fisica che può rendere difficoltoso l'uso della bicicletta per gli sportamenti cittadini anche se, negli anni del dopoguerra in cui le sue industrie occupavano migliaia di operai, la bicicletta era comunque un mezzo di trasporto abituale.

La storia della ciclabilità nella città di Biella continua con l'esperimento delle cosiddette "Biciclette Gialle". Le biciclette gialle, di proprietà comunale, erano noleggiate gratuitamente a tutti coloro che ne facevano richiesta a partire dal 1996. La deliberazione del Consiglio Comunale n.1392/1996 individuava sette attività commerciali (quattro bar, un distributore di benzina, la sede dell' I.N.A. e l'ATL biellese) che avevano firmato la convenzione con il Comune per noleggiare gratuitamente nel loro orario di apertura ed ai soli cittadini iscritti al servizio, le biciclette pubbliche di colore giallo per un massimo di due ore. Questa iniziativa si esaurì nel giro di qualche anno a causa delle mancate restituzioni, dei vandalismi e dei furti subiti. Biella ha avuto dunque gli stessi problemi delle altre città italiane nel mettere in atto iniziative simili.

Nel corso dell'anno 2003, come conseguenza di un Tavolo di Lavoro sulla Mobilità Sostenibile partecipato dall'Azienda Sanitaria Locale, dall'Unione Industriale Biellese, dai delegati della Provincia di Biella e dei Comuni di Biella e Cossato, venne istituito l'Ufficio Biciclette (tuttora attivo) incaricato di favorire la mobilità ciclabile attraverso interventi di moderazione e limitazione del traffico, realizzazioni di piste ciclabili ove necessarie, promozione della sicurezza negli attraversamenti.

In particolare, il progetto "Nuovi Raggi", cofinanziato dalla Regione Piemonte, prevedeva una collaborazione con la Casa Circondariale. Alcuni detenuti del carcere, infatti, recuperavano

anni e rimaste nei magazzini comunali poiché non utilizzate.

delle biciclette destinate alla rottamazione e le revisionavano, fino a farle ritornare delle biciclette utilizzabili che venivano poi distribuite ad enti e a uffici che ne facevano richiesta.

Nell'intenzione di andare oltre ai servizi già sperimentati di noleggio e di attivare un vero servizio di bike sharing in città, ci era inizialmente mossi verso il sistema meccanico C'entro in Bici. All'uscita del Bando Regionale di cofinanziamento per i sistemi elettronici di bike sharing, anche la città di Biella ha partecipato, riuscendo a far sorgere la prima postazione Bicincittà attiva dal giugno del 2008. La postazione, nata di fronte alla stazione ferroviaria di Biella San Paolo, ha undici colonnine ed è fornita di una struttura di copertura in acciaio e vetro.

La Città ha poi partecipato ad un secondo bando di cofinanziamento regionale per l'aggiunta di due ciclostazioni, in Piazza Colonnetti ed in Viale Matteotti, con undici e quindici colonnine, per l'acquisto di 26 biciclette, 2 stele informative e 260 tessere elettroniche e lucchetti personali. Il costo di tale espansione è stato stimato in 48.500,00 € per un finanziamento regionale richiesto di 19.500,00 €. I costi di gestione del sistema (check-up settimanale e pulizia straordinaria programmata), a carico del Comune di Biella, erano stimati, annualmente, in 9.600 €.

Il Comune si assicurò con il suo progetto il cofinanziamento regionale, ma molte critiche arrivarono per i costi del servizio, considerati troppo alti. Le nuove stazioni avrebbero dovuto entrare in funzione nei primi mesi del 2009 ma, complice anche il cambio dell'amministrazione in seguito alle elezioni comunali, non sono ancora state realizzate. In una modifica al progetto, presentata dalla nuova amministrazione, si era deciso di ricollocare le due nuove stazioni di fronte alla sede universitaria di Città Studi e di fronte al nuovo centro commerciale "*Gli Orsi*", grazie anche ad un contributo finanziario proveniente dal supermercato Coop. L'ampliamento non è tuttavia ancora stato realizzato, e non si conoscono le date previste per la realizzazione, se mai ci sarà. Nonostante il bike sharing a Biella sia quasi invisibile, la città è una delle 32 facenti

parte del Comitato Promotore del "*Club delle Città per il Bike Sharing*".

A Biella, gli utilizzatori del bike sharing sono davvero pochi: 120 tessere distribuite in un anno e mezzo e pochissimi prelievi. Strutturato come lo è oggi, il bike sharing (5 euro di cauzione per l'iscrizione e nessun limite orario di utilizzo) è un servizio fornito quasi "*ad personam*" per pochi cittadini non biellesi, che giungono in stazione con il treno o con l'autobus e che prelevano le biciclette per tempi lunghi. Avere una sola ciclostazione, inoltre, può mutilare la flessibilità offerta da Bicincittà e rendere superfluo il sistema elettronico.

Le vicende riguardanti il Comune di Biella non sono dissimili da quelle sperimentate in altre realtà regionali. Il caso di Biella, la città in Piemonte con più abitanti per ogni colonnina installata, è studiato qui come esempio di politiche memetiche. In assenza di una chiara volontà politica, il comune di Biella - così come hanno fatto altri Comuni piemontesi ed italiani - ha voluto partecipare al bando di cofinanziamento regionale per dotarsi di un sistema di bike sharing con delle motivazioni che vanno ricercate di più in un bisogno di visibilità e di promozione esterna piuttosto che di mobilità cittadina. Agendo in questo modo, e piazzando in città una piattaforma che viene vista più come bandiera dell'azione dell'Amministrazione sul territorio che come un'ulteriore strumento in mano ai cittadini per le loro scelte di mobilità modale, divengono comprensibili le critiche di chi richiama l'attenzione sulle possibilità di un uso diverso e più efficiente del denaro pubblico. Se si limita l'attenzione che si pone verso il bike sharing al suo aspetto "ecologico" e non lo si considera una reale alternativa fornita ai cittadini nel campo della mobilità urbana, allora il bike sharing (specie quello con sistema elettronico) è effettivamente un investimento molto costoso ed inefficiente. Le biciclette pubbliche possono essere un fattore di metamorfosi urbana, modificando abitudini e percezioni dei cittadini e dei fruitori urbani riguardo al loro rapporto con gli spazi pubblici, come si è visto nel caso della città di Savigliano. Il premio Nobel Elinor Ostrom aveva inserito la presenza di una comunità garante tra le condizioni necessarie ad un buon funzionamento del governo collettivo delle risorse comuni in grado di risolvere i

problemi dell'appropriazione privata e delle inefficienze pubbliche. I cittadini possono essere questa comunità, a condizione che si sentano partecipi della scelta pubblica e che arrivino a considerare il servizio di bike sharing e la loro mobilità cittadina come una risorsa collettiva.

VERCELLI

Vercelli è una delle poche città piemontesi ad essersi affidate al sistema C'entro in Bici per costruire la sua offerta di bike sharing. Dal 2004, infatti, sul territorio comunale sono dislocate 6 postazioni di bike sharing, ciascuna fornita di quattro stalli per le biciclette. Le stazioni sono dislocate in prossimità delle cosiddette "centrali di intermodalità": parcheggi di interscambio che possono offrire una valida possibilità per le scelte di mobilità (e di co-modalità) all'interno della città. Il sistema C'entro in Bici, funzionante con tecnologia meccanica, è fornito di 240 chiavi personali (10 per ciascuna bici) che sono tutte state distribuite ai cittadini che ne hanno fatto richiesta. Vercelli è una città che per caratteristiche topografiche ben si presta all'uso della bicicletta: è completamente piana e con un centro storico ben definito. Inoltre, la bicicletta è parte del bagaglio storico e culturale dei vercellesi. Riconvertire alcuni viali della Città aggiungendo delle piste ciclabili non è stato molto costoso, per via della particolare struttura urbana cittadina.

Parallelamente all'istituzione del sistema C'entro in Bici, l'amministrazione di Vercelli si è spesa per alcune campagne di promozione della mobilità ciclabile in ambito cittadino. Sono state promosse da un lato alcune iniziative educative effettuate in collaborazione con gli istituti scolastici e dall'altro lato delle campagne di incentivi ai privati per l'acquisto di biciclette attraverso l'emissione di 1.000 rimborsi dal valore di 50 euro.

Il successo del bike sharing, nella sua forma meccanica, è provato dall'esaurimento, a poco tempo dall'installazione del servizio, delle chiavette di accesso, utili in particolar modo ai fruitori della città non residenti (studenti e lavoratori pendolari).

Nel 2007, quando è uscito il Bando per il "cofinanziamento ai comuni di sistemi di bike

sharing in ambito urbano e di adeguamento al sistema BIP delle postazioni già esistenti", l'Amministrazione Comunale vercellese aveva provato a richiedere la possibilità di finanziare, attraverso il Bando, l'ampliamento del suo sistema di bike sharing che sembrava ben funzionare (in rapporto agli obiettivi che l'Amministrazione si era prefissata). Il bando prevedeva però il finanziamento solo per i sistemi elettronici con possibilità di adeguamento al sistema Biglietto Integrato Piemonte, escludendo di fatto il bike sharing di Vercelli che era basato sul sistema C'entro in Bici.

Così, per poter avere accesso ai finanziamenti, Vercelli ha presentato la propria domanda per l'istituzione di un nuovo servizio di bike sharing, basato questa volta sul sistema Bicincittà. Il cofinanziamento è stato approvato e Vercelli sarà, nell'estate del 2010, l'unica città in Piemonte ad avere nel suo territorio due differenti sistemi di bike sharing: uno meccanico da 6 stazioni e 24 colonnine ed uno elettronico, con 5 postazioni ed 89 colonnine. Il Bando di cofinanziamento regionale, con l'intenzione di far partire un sistema integrato di bike sharing attraverso la tecnologia BIP, ha favorito situazioni come quella di Vercelli in cui differenti investimenti si sono sovrapposti senza integrarsi, venendo a creare quella che si vedrà essere una forma di schizofrenia progettuale.

VERBANIA

Tra tutte le città piemontesi che hanno avviato un piano per la fornitura di un servizio di bike sharing è interessante analizzare il caso di Verbania. A Verbania il bike sharing non esiste e non sembra, al momento, ci siano programmi di sviluppo del servizio. Il caso è tuttavia degno di attenzione poiché, per ben due volte, la Città aveva cercato di mettere in opera un piano di bike sharing, trovandone i finanziamenti.

La prima volta che venne presentata una progettualità in merito fu in occasione del "Bando regionale per il cofinanziamento ai comuni di sistemi di Bike Sharing" in ambito urbano e di adeguamento al sistema BIP" dell'anno 2007 i cui termini per la presentazione dei progetti sono stati riaperti e prorogati al 1 marzo 2008. Il progetto verbanese che si aggiudicò il finanziamento regionale, prevedeva la costituzione di un servizio di bike sharing di

terza generazione costituito da tre ciclostazioni da dieci postazioni ciascuna e l'acquisto di 30 biciclette, di cui 6 sarebbero rimaste nei magazzini come riserva (DelGC n°0034 del 28/02/2008). Il costo totale del progetto ammontava a 95.000 euro, 22.500 dei quali finanziati dalla Regione. Il sistema di bike sharing verbanese non vide mai la luce poiché il finanziamento venne poi rifiutato per ragioni economiche e il progetto accantonato.

Gli sforzi dell'Amministrazione nel campo della mobilità non si erano tuttavia limitati all'intenzione di costituire un sistema (seppur embrionale) di bike sharing. Il Comune, a partire dal maggio 2007 aveva cercato di incentivare i cittadini a programmare la loro mobilità basandosi trasporto pubblico. Con il progetto "Libero Bus", infatti, l'amministrazione ha promosso, per i suoi cittadini una sorta di "abbonamento di municipalità" al trasporto pubblico locale. In pratica, i cittadini residenti a Verbania possono viaggiare gratis sui mezzi urbani e questo viene garantito dal Comune che corrisponde ai gestori di tutti i servizi di trasporto pubblico urbani una quota fissa (circa 350.000 euro l'anno) equivalente ai mancati introiti derivanti dalla vendita dei biglietti. I cittadini che abitano nelle frazioni Possaccio, Biganzolo, Torchiedo e Antoliva, che non beneficiano di corse di linea, possono inoltre richiedere - sempre gratuitamente - il servizio "City Bus". City Bus è un servizio di trasporto pubblico "alla domanda": telefonando al numero verde è possibile prenotare un autobus che porti il passeggero alla destinazione desiderata oppure ad uno dei nodi di scambio con il trasporto pubblico ordinario.

L'idea di creare a Verbania un sistema di bike sharing non era tuttavia tramontata e l'8 novembre del 2008 è nata, come evoluzione del già esistente Comitato "Bici in Città", l'associazione di promozione culturale "Bicincittà", che conta oggi 155 soci su tutto il territorio provinciale. L'associazione si promuove di studiare iniziative atte ad incentivare l'uso della bicicletta ed una mobilità più sostenibile nella provincia del VCO. Tra queste iniziative, il progetto "CO2zero - Verbania Città Sostenibile" è certamente la più grande. Il progetto è stato redatto dall'associazione in collaborazione con il Comune di Verbania ed è

stato presentato al bando della Fondazione Cariplo "Promuovere Forme di Mobilità Sostenibile Alternative all'Auto Privata". La Fondazione Cariplo cofinanzia attraverso questo bando progettualità relative alla sua area di riferimento (la Lombardia e le province di Novara e del VCO) fino al 60% dei costi e per un massimo di 150.000 €, iniziative che rispondano ai seguenti obiettivi:

- sostenere la realizzazione di piani della mobilità sostenibile e studi di fattibilità su vasta scala territoriale, mirati all'ottimizzazione dei servizi di trasporto pubblico e alla promozione delle forme di mobilità collettiva in un'ottica di sostenibilità ambientale;
- promuovere la realizzazione di interventi a sostegno della mobilità ciclistica e pedonale, dei sistemi di infomobilità e di altre forme innovative di mobilità sostenibile.

Il Progetto CO2zero è un progetto di durata biennale che articola i suoi obiettivi specifici su più fronti:

1. attivare azioni concrete per favorire e promuovere l'uso di sistemi alternativi all'auto privata come mezzo di trasporto quali la pedonalità, la ciclabilità e l'uso del trasporto pubblico come forme abituali di spostamento;
2. promuovere percorsi educativi e culturali per influire sulle abitudini quotidiane nella pratica della mobilità individuale e collettiva;
3. promuovere informazione ed eventi sui temi della mobilità sostenibile e sulle sue conseguenze, vantaggi ed opportunità;
4. valorizzare le politiche attivate dall'Amministrazione in tema di mobilità sostenibile (Libero Bus, City Bus, gratuità del servizio di scuolabus, individuazione di percorsi ciclabili urbani).

Nella sostanza il piano operativo prevedeva, per quanto riguarda il primo punto, l'installazione di quattro stazioni di bike sharing da venti biciclette ciascuna. Tale progetto venne poi rivisto nel piano operativo e dalle iniziali quattro stazioni da venti biciclette si passò a progettare otto stazioni con un numero di biciclette compreso tra le otto e le dodici. Il sistema di biciclette, questa volta, non sarebbe stato un sistema elettronico di terza

generazione fornito da Comunicare S.r.l.¹³, ma un sistema meccanico del tipo “C’entro in Bici” con l’adeguamento elettornico per il computo delle operazioni effettuate. Gli obiettivi specifici del progetto erano:

- intercettare il traffico veicolare in entrata nelle aree urbane a maggiore densità;
- interagire con il traffico veicolare privato in entrata nelle aree urbane ed in esso circolante proveniente dai centri urbani limitrofi a distanze non “ciclabili” (superiori a 5/6 km), o provenienti da zone collinari (e quindi con difficoltà dell’uso della bicicletta), attraverso un sistema di ciclostazioni attrezzate per offrire l’uso temporaneo gratuito di biciclette in ambito urbano per raggiungere mete interne del concentrico urbano per lavoro, svago, servizi, shopping, ecc.;
- contribuire a ridurre l’uso del mezzo di trasporto privato nelle aree centrali della città e quindi i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
- interagire con tutti i mezzi di trasporto pubblico: bus, navigazione ed, in futuro, treno (dopo la realizzazione del Movicentro della stazione ferroviaria di Fondotoce-Verbania);
- ridurre gli ostacoli fisici territoriali che oggi impediscono lo sviluppo dell’uso della bicicletta.

Tali obiettivi, insieme alla dislocazione delle ciclostazioni, particolarmente rivolte verso le ‘centrali di mobilità’ ed atte a favorire l’uso della bicicletta come mezzo multimodale, permettono di comprendere meglio le ragioni legate alla scelta del sistema meccanico, che permette esclusivamente viaggi ‘chiusi’. Gli utilizzi chiusi, cioè quelli in cui la stazione di prelievo e quella di deposito sono le medesime, rappresentano, nei casi dei comuni più virtuosi, la metà dei prestiti ma possono tuttavia arrivare anche ad essere decisamente superiori laddove, per necessità di bilancio, vengono costruite solo poche ciclostazioni, lontane le une dalle altre.

Il progetto CO2zero, dal costo totale di 147.000 € si è classificato 15° ed è stato ammesso al

¹³ L’unico operatore che fornisce questo sistema in città dalle dimensioni comparabili a quelle di Verbania.

finanziamento per 80.000 € (contro gli 88.000 € richiesti). Quello presentato dal Comune di Verbania è stato l’unico progetto piemontese ad accedere ai fondi della Fondazione e questa è solo una delle particolarità verbanesi rispetto agli altri casi piemontesi. Il bando di finanziamento della Fondazione Cariplo, oltre a concedere una quota percentuale maggiore di finanziamento (il 60% invece che il 50%), lascia la possibilità di decidere quale tipo di iniziative intraprendere per raggiungere gli obiettivi del bando e, nel caso si sia optato per il bike sharing non pone vincoli tecnici. Nello scrivere il progetto CO2zero, il Comune di Verbania ha preferito affidarsi al sistema C’entro in Bici invece che a quello di Bicincittà¹⁴, principalmente per una questione economica. Pur riconoscendo al sistema elettronico i suoi vantaggi, legati in particolar modo alla flessibilità ed alla possibilità di prelevare la bicicletta in una stazione e depositarla in un’altra, si è ritenuto che la soluzione meccanica¹⁵ fosse la più adatta alla situazione per via dei suoi costi inferiori.

Rispetto alla soluzione preventivata nel progetto del 2008 (tre stazioni e trenta colonnine per un costo totale di 95.000 euro), la proposta progettuale di CO2zero prevedeva 76 biciclette (di cui 30 equipaggiate con il cambio interno al mozzo) suddivise in otto stazioni ad un costo totale di 68.715,50 €. Le biciclette sarebbero inoltre state fornite con una dotazione base dei pezzi di ricambio:

- 20 selle;
- 20 paia parafanghi;
- 100 campanelli;
- 50 fanali anteriori;
- 50 fanali posteriori;
- 10 paia leve freni.

È chiaro che con una scelta del genere la città avrebbe rinunciato in partenza alla possibilità di integrazione del proprio sistema di bike sharing con il progetto di Biglietto Integrato Piemonte, mantenendo la possibilità di integrarsi con altre realtà del sistema C’entro in Bici come, per il

¹⁴ Si intende qui il sistema di Smart Bikes della ditta Comunicare S.r.l., da non confondere con l’omonima associazionica locale di promozione culturale.

¹⁵ A cui viene aggiunto il dispositivo elettronico per il calcolo dei prelievi.

Piemonte, Vercelli, Casale Monferrato, Alessandria e la Circoscrizione 2 di Torino. È anche vero che il progetto di bigliettazione integrata piemontese ha subito continui rinvii e dal 2007 ad oggi ancora non è stato chiarito come sarà realizzata l'integrazione per il bike sharing.

Il progetto CO2zero, così come il progetto dei bike sharing presentato alla Regione nel corso del 2008, non è in realtà mai partito poiché al cambio di Amministrazione successivo alle elezioni comunali del 2009 si è ritenuto di revocare le deliberazioni precedenti che autorizzavano il passaggio all'esecutività del progetto (DelGC n.0266 del 19/10/2009).

In particolare, il Comune di Verbania ha revocato il progetto per:

- l'impossibilità di trovare funzionari comunali disposti a dare disponibilità nel fine settimana per la distribuzione delle chiavi e per la registrazione degli utenti (considerando la non convenienza economica ad affidare l'incarico a soggetti esterni);
- l'assenza della previsione, nel progetto CO2zero, di un servizio di manutenzione del parco biciclette ed il rischio di degrado del servizio senza l'intervento di un sistema di gestione dal costo stimato di 20.000 € l'anno¹⁶.

Le conseguenze economiche della revoca del servizio sono state la spesa di 24.000 € di finanziamenti già concessi all'associazione Bicincittà e non più coperti dai contributi della Fondazione e la spesa di 9.300 € per la restituzione delle biciclette che erano già state consegnate al Comune e che necessitavano solamente dell'installazione delle ciclostazioni per poter entrare in servizio.

TORINO

Nel Capoluogo regionale un servizio di bike sharing partirà, probabilmente, nel mese di

giugno del 2010. È tuttavia già presente sul territorio comunale un piccolo esperimento di bike sharing, gestito dalla Circoscrizione 2. Il caso della città di Torino, inoltre, è interessante poiché qui si è verificato un fenomeno opposto a quello verificatosi nelle grandi città europee dotate di un sistema di bike sharing: se a Parigi e Lione il servizio che è nato all'interno della città si è ampliato oltre i confini amministrativi fino ad interessare anche i territori immediatamente prossimi, a Torino il bike sharing è nato prima in alcuni comuni della prima e della seconda cintura (Patto Zona Ovest, Nichelino, Settimo Torinese).

La città sabauda aveva cercato di fare partire un servizio di bike sharing da quando, nel 2007 il suo progetto si classificò primo tra quelli partecipanti al "Bando per il cofinanziamento ai comuni di sistemi di bike sharing in ambito urbano e di adeguamento al sistema BIP delle postazioni già esistenti" indetto dalla Regione Piemonte. Il progetto, che aveva un costo complessivo di 2.652.000 €¹⁷ e prevedeva la nascita di 130 ciclostazioni in città e l'acquisto di 1.300 biciclette per il servizio, ottenne un punteggio di 95 su 100 e si aggiudicò il cofinanziamento per 975.000 €. Indicativamente, il progetto intendeva coprire con il suo servizio l'intera area urbana centrale e semicentrale dalla Stazione Dora a nord fino alla Stazione di Torino Lingotto a sud, dal fiume Po ad est fino a Piazza Bernini ad ovest.

Gli obiettivi del progetto erano quelli di un incremento di circa il 40% dell'intera mobilità ciclistica cittadina e di una media di 10.000 giornalieri (che equivalgono a 7,7 spostamenti al giorno per bicicletta). Tali obiettivi si rifanno ai risultati concreti ottenuti dalla città di Lione attraverso sistema Vélo'v, che in questo caso ancora più che in altri rappresenta non solo l'idealtipo a cui ispirarsi ma anche il benchmark di riferimento per quanto riguarda la costruzione del sistema, il tipo di affidamento e di gestione del servizio ed anche per valutazione dei risultati. Lione viene vista come modello di riferimento anche per le similitudini in termini di

¹⁶ I costi di gestione del sistema sono stati probabilmente sovrastimati poiché, ad esempio, Savigliano spende meno di 5.000 € l'anno per un parco biciclette più ampio e più vecchio (quindi più facilmente soggetto a usura e bisognoso di una manutenzione maggiore).

¹⁷ Tale importo non include i costi di gestione, manutenzione e promozione del sistema che, secondo il progetto, sarebbero stati coperti dagli introiti derivanti da abbonamenti e dal pagamento delle tariffe di uso.

dimensione urbana, morfologia, domanda di mobilità e mentalità dominante.

Tra gli obiettivi, inoltre, c'era quello di una significativa riduzione delle emissioni inquinanti (305 tonnellate l'anno per la CO₂ e 128 kg l'anno di PM₁₀) derivanti dall'ipotesi che dei 10.000 spostamenti effettuati in bicicletta, il 30% sia sostitutivo di un viaggio in automobile.

Per finanziare la parte del sistema di bike sharing non coperta dai fondi regionali il Comune di Torino aveva previsto di adottare il modello già funzionante a Lione e Rennes e che sarebbe stato adottato di lì a poco anche a Parigi. Venne aperto un bando per l'assegnazione del servizio ad una ditta privata per la durata di dodici anni in cambio di spazi pubblicitari nelle stazioni ferroviarie di Torino, sulla base di quanto fatto nelle altre città europee. Nessuna ditta volle candidarsi ed il bando venne riaperto con l'introduzione di altri spazi pubblicitari oltre a quelli già previsti nelle stazioni. Nonostante gli sforzi del Comune non si ebbero i risultati sperati e la gara andò, per la seconda volta, deserta. Nello stesso periodo anche Milano aveva visto il suo bando per la fornitura del servizio di bike sharing andare deserto, finendo per intavolare una trattativa privata con le aziende che, pur non presentando la loro candidatura, si erano dimostrate interessate. Torino fu tentata di adottare una soluzione simile, riducendo il numero delle postazioni o aumentando gli spazi pubblicitari in concessione; venne anche valutata la possibilità di affidare la fornitura e la gestione del servizio alla GTT.

I continui ritardi nel lancio del sistema hanno fatto sì che i territori confinanti con il Comune di Torino si organizzassero autonomamente facendo nascere dei loro sistemi di bike sharing: è il caso delle città della "Patto Territoriale della Zona Ovest di Torino", che il 20 settembre 2008 ha lanciato il sistema Bicincomune e che avrebbe in prima intenzione preferito aspettare il lancio nella città di Torino per poter studiare un'iniziativa analoga che garantisse la compatibilità dei due sistemi.

Anche all'interno della città la domanda di un servizio di bike sharing è iniziata a crescere e si è assistito alla nascita di un sistema di bike sharing di Circoscrizione. La Circoscrizione 2 (Santa Rita - Mirafiori Nord) ha attivato il 22 ottobre 2008

un sistema di biciclette pubbliche di seconda generazione, rivolgendosi direttamente al sistema C'entro in Bici. Sono state così installate sette rastrelliere in diversi punti del quartiere (che conta oltre 100.000 abitanti) con 52 biciclette in libero servizio, prelevabili attraverso una chiave che veniva fornita dalla Circoscrizione al costo di 5 euro. Pur non disponendo dei dati di utilizzo del sistema, si può affermare che l'impatto di queste biciclette, sparse in pochi punti di uno dei quartieri cittadini è stato marginale. Questo esperimento, facente parte di un progetto più ampio relativo alla mobilità ciclabile (ed in particolare alla sua diffusione culturale) nel quartiere Santa Rita - Mirafiori Nord denominato "Liberalabici" si inserisce nelle azioni messe in atto da Urban 2 su tutto il quartiere con finanziamenti europei. Tanto la nascita dei sistemi di bike sharing 'periferici' quanto quella del sistema circoscrizionale testimoniano una certa schizofrenia progettuale con i conseguenti problemi che l'atomizzazione delle esperienze di bike sharing diffuse sul territorio regionale può portare in termini di inefficienze e di costi di adeguamento.

L'annuncio del lancio del sistema di bike sharing nella Città di Torino previsto per il mese di giugno 2010 è arrivato grazie all'apertura, per la terza volta, di un bando di concorso per l'affidamento della gestione del sistema. Le modifiche introdotte nel terzo bando sono relative alla contropartita pubblicitaria e, soprattutto, al capitale sociale necessario per la partecipazione, che venne ridotto da 5 milioni di euro a 2,5 milioni. In tal modo, Comunicare S.r.l., già gestore del bike sharing in gran parte del territorio piemontese (attraverso il sistema Bicincittà), ha potuto aggiudicarsi anche il servizio nella città di Torino.

La concessione del servizio di bike sharing nella Città di Torino, della durata di 12 anni e composto da 116 stazioni e 1160 biciclette viene data a condizione che il gestore garantisca:

- la fornitura e la messa in opera degli elementi necessari del sistema;
- i collegamenti ai sottoservizi (energia elettrica, ecc...);
- la manutenzione permanente, sia ordinaria che straordinaria;

- la completa gestione del sistema, ivi comprese le relazioni con gli utenti;
- la riscossione degli introiti derivanti dal servizio;
- le spese e gli oneri relativi alla promozione ed al funzionamento del servizio.

Il Concessionario del servizio, inoltre, avrà la possibilità di sfruttare commercialmente per i 12 anni di durata del contratto 27 nuovi impianti pubblicitari distribuiti sul territorio comunale che dovrà progettare, fornire ed installare a proprie spese. Tali impianti avranno dimensione 6,00 x 3,00 metri e saranno bifacciali.

La prima particolarità del bike sharing torinese rispetto al panorama regionale è proprio la concessione di spazio pubblicitario in cambio della fornitura del servizio: un modello già presente in Europa (Rennes, Lione e Parigi) ed in Italia (Milano).

La seconda particolarità sarà legata al tipo di servizio che, seppur gestito dallo stesso Concessionario della maggior parte dei casi piemontesi, sarà unico a livello regionale. In particolare, il Bando di concessione indica alcuni requisiti delle biciclette non compatibili con il modello di bicicletta fornito fino ad ora da Bicincittà.

Per quanto riguarda il design, questo dovrà essere “facilmente riconoscibile” e dovrà differenziarsi a vista dagli altri modelli di biciclette sul mercato. Le biciclette, inoltre, dovranno essere dotate di “cambio di velocità con almeno due rapporti, senza deragliatore”, laddove il servizio Bicincittà ha sempre fornito biciclette singlespeed oppure con deragliatore posteriore esterno al mozzo. Infine, per quanto riguarda l’illuminazione, il Bando prescrive “luci anteriori e posteriori automaticamente accese durante ogni utilizzo della bicicletta”. Questo sembra poter escludere l’impiego di dinamo esterne ma l’inserimento interno della dinamo con avvio automatico e mantenimento della luce in sosta, così come avviene nei modelli di biciclette fornite da JCDecaux e Clear Channel.

Il bike sharing torinese dovrà inoltre fornire alcuni servizi complementari:

- un servizio di movimentazione delle biciclette, da effettuarsi tramite veicoli

ecologici (elettrici, ibridi oppure funzionanti a metano o gpl);

- un servizio di assistenza alla clientela con la nascita di un Numero Verde dedicato, per la raccolta di segnalazioni e richieste da parte degli utenti;
- un servizio di riparazione delle biciclette, da installare nel territorio comunale.

Per quanto riguarda l’accesso al servizio, che dovrà essere possibile 24 ore su 24, il Comune ha già fissato le quote di abbonamento e le tariffe che il Gestore dovrà applicare: l’abbonamento annuale dovrà costare 20,00 €; gli abbonamenti di breve durata settimanale e giornaliero costeranno, rispettivamente, 5,00 e 2,00 euro. Le tariffe di uso partiranno solo dalla seconda mezz’ora e si aggireranno intorno a 1,50 € ogni 30 minuti.

È stata fissata inoltre una tabella delle penalità che dovranno essere pagate dal Concessionario in caso di malfunzionamenti o perdita di efficacia del servizio. Tra le altre condizioni, la disponibilità delle biciclette (il rapporto tra le biciclette effettivamente in funzione ed il numero di biciclette stabilite dal contratto) non dovrà scendere sotto il 95%, pena il pagamento di € 500 per ogni punto percentuale inferiore a tale soglia.

Il sistema di bike sharing torinese, che è stato chiamato “[To]Bike”, è ora alla sua fase promozionale, e non si conoscono ancora alcuni dei dettagli con i quali verrà lanciato. Anche la collocazione delle ciclostazioni, seppur definita dal contratto, è in fase di revisione insieme all’Amministrazione Comunale. Anche [To]Bike, così come gli altri bike sharing piemontesi, sarà tecnologicamente pronto per essere compatibile con il Biglietto Integrato Piemonte, in attesa che si definiscano meglio metodi e tempi per l’integrazione del bike sharing con gli altri sistemi di pubblico trasporto.

6. Conclusioni

Bike sharing e specificità territoriali La diffusione di biciclette pubbliche è un fenomeno recente e sempre più frequente. Il Piemonte è in Italia tra le regioni in cui questo fenomeno è più evidente ed il numero di utilizzatori del servizio è in continua crescita.

Nel corso di questo lavoro si sono identificate alcune cause che possono aver portato alla nascita di una nuova e diversa domanda di mobilità ed all'istituzione di servizi di bike sharing come risposta a questa domanda. Si è spesso fatto riferimento ai sistemi di terza generazione francesi come modelli di riferimento, caricandoli talvolta di connotati idealtipici per vari aspetti della loro implementazione e gestione.

Nonostante questo, al termine dell'analisi svolta è evidente come tali modelli non possano essere validi per tutte le situazioni territoriali. In Piemonte, ad esempio, solo Torino ha potuto ambire alla concessione di spazi pubblicitari in cambio del servizio e l'operazione è stata lunga (due gare d'appalto andate deserte) e difficoltosa. Inoltre, la rinegoziazione dei termini del contratto di fornitura tra la città di Parigi e JCDecaux firmata nel novembre del 2009 ha palesato una crisi nel modello che prevede la fornitura del servizio in cambio di spazi pubblicitari. Quello che appare problematico è la concessione di spazi pubblicitari per la fornitura del servizio, non la gestione del servizio ad opera delle compagnie di advertising, i cui risultati sono quasi unanimemente considerati buoni.

In Piemonte, tra i vari modelli di bike sharing disponibili, quello di Bicincittà è emerso con forte prevalenza. I motivi di tale sviluppo sono da ricercarsi non solo nella qualità del servizio fornito (Bicincittà è l'unico sistema italiano di terza generazione) e nel tentativo di imitazione dei modelli già funzionanti (memetica), ma anche nel finanziamento regionale la cui concessione era vincolata alla condizione per la quale il progetto doveva rispondere a delle specificità tecniche alle quali, per il momento, solo Bicincittà può far fronte.

Fino ad ora si è parlato di sistema di bike sharing per tutte le città che in possesso almeno di una stazione di biciclette pubbliche prelevabili senza dover passare da un front office. Se si volesse essere un po' più rigorosi, si dovrebbe parlare di *servizio* di bike sharing laddove viene concessa la possibilità di usare una bicicletta pubblica, e riservare la definizione di *sistema* di bike sharing per le situazioni nelle quali i punti di servizio di

bike sharing sono interconnessi tra di loro rispondendo appunto ad una logica di sistema. Un servizio come quello del modello C'entro in Bici rimarrebbe, in quest'ottica, escluso dai sistemi di bike sharing, in quanto fornisce semplicemente una bicicletta che viene prelevata da una stazione, utilizzata ed infine restituita nello stesso stallo. Altre situazioni ci portano a condurre dei ragionamenti analoghi. Se per città come Borgomanero o Druento – entrambe con una sola postazione di bike sharing - può esistere qualche dubbio sul fatto che il servizio abbia alcune caratteristiche sistemiche (in quanto inserito in un sistema integrato), tali dubbi non esistono neppure prendendo in considerazione il caso di Biella, città monostazione nella quale il servizio non rappresenta certamente un sistema.

La sistematicità del servizio è dunque uno dei fattori di successo per le iniziative di bike sharing.

Un elemento fondamentale della sistematicità è relativo alla taglia critica di investimento, sotto la quale il sistema di bike sharing perde di efficacia e risulta estremamente costoso. I sistemi che hanno avuto maggior successo, infatti, sono quelli che hanno saputo sviluppare molte postazioni e molte stazioni.

Per quanto riguarda la ciclabilità cittadina, il bike

sharing ha dimostrato di poter essere di enorme importanza in casi come quello di Lione, dove in seguito all'introduzione del sistema Vélo'v, l'incremento di ciclabilità totale è stato misurato attorno al 40%. Bisogna comunque considerare il bike sharing come elemento che esprime il suo massimo potenziale quando viene integrato e contornato da altre iniziative per il miglioramento della ciclabilità urbana. Solo così la ciclabilità privata gode degli effetti esterni positivi delle iniziative di bike sharing: più piste ciclabili, più cultura della bicicletta e più attenzione ai problemi dei ciclisti nella pianificazione delle città.

Inoltre, il caso di Savigliano ha dimostrato come il coinvolgimento di attori nel progetto può aumentarne l'efficacia. Attori pubblici e privati, associazioni di categoria e fondazioni bancarie

BISOGNA CONSIDERARE IL
BIKE SHARING COME
ELEMENTO CHE ESPRIME
IL SUO MASSIMO
POTENZIALE QUANDO
VIENE INTEGRATO E
CONTORNATO DA ALTRE
INIZIATIVE PER IL
MIGLIORAMENTO DELLA
CICLABILITÀ URBANA

non solo hanno contribuito finanziariamente alla creazione del sistema di bike sharing di Savigliano, ma si sono voluti coinvolgere nel progetto contribuendo alla creazione di quella comunità che è alla base del mantenimento del bene collettivo (Ostrom, 1990).

Pianificazione comunale e uso condiviso: il bike sharing in Piemonte è sempre uno shareable good?

Le iniziative di bike sharing permettono ai cittadini di utilizzare una bicicletta per i loro movimenti quotidiani all'interno delle città. La differenza con i sistemi di noleggio è stata identificata nella rimozione delle barriere che ostacolano il prelievo della bicicletta: se per noleggiare una bicicletta è necessario ogni volta presentarsi ad un front office, fornire le proprie generalità e talvolta pagare una cauzione ed una tariffa, nei sistemi di bike sharing questa procedura deve essere svolta solo la prima volta, al momento dell'iscrizione al servizio. Quando la chiave o la tessera per l'accesso è stata fornita l'utente può, nei limiti degli orari definiti dal regolamento, accedere direttamente alle biciclette. È possibile definire il bike sharing anche in un'altra via, che è quella dei 'gradi di condivisione'. Un sistema di bike sharing dovrebbe essere, secondo questa teoria, un sistema aperto ed accessibile a tutti, altamente organizzato e dotato di infrastrutture proprie, in cui il 'grado di condivisione' sia massimo. In base a questi requisiti, è difficile poter definire 'shareable good' ogni sistema di bike sharing piemontese, non tanto per l'inaccessibilità quanto più per la sua scarsa complessità.

Il tempo di prelievo delle biciclette, inoltre, dovrebbe essere legato semplicemente al loro effettivo uso. Nei casi piemontesi si è visto come questo non corrisponda sempre alla realtà. Un numero ristretto di stazioni distribuite sul territorio a lunga distanza le une dalle altre, ma soprattutto l'assenza di costi supplementari per i prelievi di lunga durata sono tra le cause che più incidono sulla durata dei prelievi. Un prelievo di lunga durata rende indisponibile la bicicletta per un altro prelievo, e questo può indebolire il servizio, congestionandolo.

COMUNE	UTILIZZI < 1 h	USO GRATUITO
Savigliano	52 %	Sì
Settimo T.se	54 %	Sì
Pinerolo	55 %	Sì
Chivasso	78 %	Sì
Druentò	79 %	No
Nichelino	83 %	No
Venaria	83 %	No
Rivoli	89 %	No
Collegno	94 %	No
Grugliasco	95 %	No

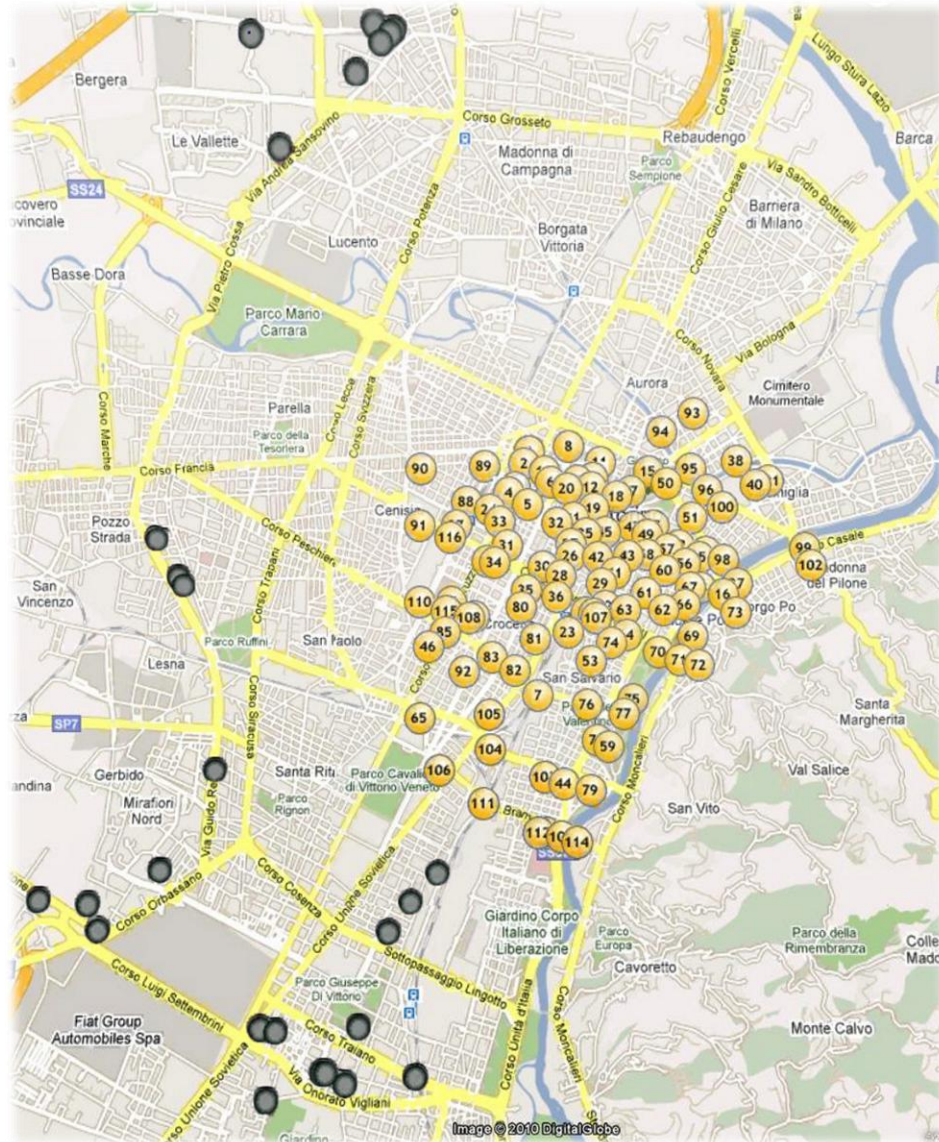
La tabella precedente mostra i tempi di utilizzo delle biciclette pubbliche in Piemonte. Specie se paragonati a quelli di un vero e proprio sistema di condivisione di quarto grado, quale è quello di Parigi, in cui il tempo medio di utilizzo è stato stimato essere 18 minuti, nelle città in cui mancano disincentivi economici per la ricinosegna delle biciclette, questi tempi sono troppo elevati.

UN SISTEMA DI BIKE SHARING DOVREBBE ESSERE UN SISTEMA APERTO ED ACCESSIBILE A TUTTI, ALTAMENTE ORGANIZZATO E DOTATO DI INFRASTRUTTURE PROPRIE

Diritto alla mobilità, bike sharing e giustizia sociale

Un'ultima questione è quella che collega le iniziative di bike sharing con le problematiche del diritto alla mobilità e a quelle di giustizia sociale. Tale riflessione meriterebbe un'analisi ben più approfondita, specie per quanto riguarda le sue conseguenze sulle

grandi metropoli. In ambito urbano, la mobilità è considerata un diritto inalienabile di ogni cittadino, a patto che questa rispetti il pubblico interesse non provochi esternalità eccessivamente elevate soprattutto riguardanti i livelli di congestione, rumore ed inquinamento. Ma il diritto alla mobilità non si ferma qui: esso investe anche il potere pubblico, richiedendo che vengano messe in atto iniziative perché questo diritto sia sempre di più reale e non solo teorico. Molte categorie sono oggi di fatto allontanate dalla possibilità di poter fruire di una piena mobilità per svariate motivazioni e per handicap economici, sociali, fisici e psicologici. In molti casi, essi non hanno a disposizione i mezzi privati per muoversi, o sono lontani dalle zone servite dal trasporto pubblico. In tutte queste situazioni il potere pubblico ha il dovere di aiutare i cittadini permettendo loro un pieno godimento del diritto alla mobilità.



TORINO: Probabile localizzazione delle stazioni di bike sharing (in giallo)
e degli impianti pubblicitari forniti al Concessionario (in grigio)

Il bike sharing può, sulla carta, essere una delle soluzioni adottabili in quest'ottica viste le sue caratteristiche di flessibilità. Per poter usare la bicicletta pubblica come mezzo di mobilità non è sufficiente essere nelle condizioni fisiche per poter pedalare. Se molto è stato fatto per tenere basso il costo a carico dell'utente del servizio di bike sharing, permettendo così di superare la barriera economica al godimento del diritto alla mobilità, tanti altri ostacoli sono ancora difficili da superare: l'accessibilità è, tra tutti, forse il più grosso. Escludendo i casi di poche città, le stazioni di bike sharing sono localizzate

soprattutto nelle zone centrali: si pensi a Milano, dove la sperimentazione di bike sharing è confinata alla Cerchia dei Bastioni, comprendendo solo una piccola porzione del territorio cittadino. Coloro che risiedono in una zona semi-periferica oppure periferica hanno molte difficoltà ad accedere al servizio vista la lontananza dalle stazioni. Inoltre, la ciclabilità delle vie cittadine è generalmente molto più facile nelle zone centrali, per via delle pedonalizzazioni e dell'imposizione di limiti al transito degli autoveicoli privati; la mancanza di sicurezza per un ciclista che si muove in periferia può essere

un ulteriore limite al godimento della possibilità di muoversi con il bike sharing.

Il modello prevalente di finanziamento del bike sharing nelle metropoli è quello che prevede la fornitura del servizio in cambio della concessione di spazi pubblicitari in città: anche questo aspetto può avere ripercussioni relative alla giustizia sociale.

La figura nella pagina precedente, mostra con chiarezza l'esempio torinese: anche se le scelte relative alla loro localizzazione sono per il momento ancora non definitive, le 116 ciclostazioni copriranno capillarmente tutto il centro storico, mentre gli impianti pubblicitari saranno localizzati esclusivamente in periferia, in luoghi non coperti dal servizio di bike sharing. Da un lato questo è inevitabile: dovendo scegliere di localizzare un numero limitato di stazioni sul territorio si è preferito concentrarle nel centro città, dove converge la domanda di mobilità di molta gente: abitanti del centro, delle periferie e dei comuni limitrofi che si muovono quotidianamente verso Torino per motivi di lavoro o di studio. Inoltre, l'impatto della cartellonistica pubblicitaria è molto meno negativo in alcune zone periferiche e va considerato anche il fatto che le zone centrali sono spesso sottoposte a vincoli per quanto riguarda l'installazione di nuovi impianti pubblicitari.

Tutto questo va considerato anche alla luce del fatto che l'incremento dei costi delle abitazioni dei centri storici verificatosi negli ultimi trent'anni ha reso necessario per un numero crescente di persone l'allontanamento dalla città verso zone via via più periferiche e dal costo della vita meno caro. Proprio costoro sono quelli che più avrebbero bisogno di vedere abbattuti i limiti che impediscono il pieno godimento del loro diritto alla mobilità, ed invece si trovano in questi casi ad essere sottoposti a nuovi cartelloni pubblicitari ed a fare i conti con un'Amministrazione che occupa risorse pubbliche per creare un sistema utile in primo luogo agli abitanti del centro oppure ai pendolari.

Non è un caso che a Parigi le biciclette Vélib' siano diventate "*fétiches des bobos*", così come titolava un articolo dell'editorialista di Le Monde Bertrand Le Gendre il 13 giugno 2009.

François Ascher inserisce il diritto alla mobilità tra le sette sfide che le *metapolis* dovranno affrontare, soffermandosi sulle questioni relative alla giustizia sociale:

"L'un des paradoxes d'ailleurs, dans un certain nombre de grandes villes aujourd'hui, est que des catégories de population modestes, qui sont allées chercher assez loin un peu plus d'espace habitable, sont très dépendantes de l'automobile, tandis que les couches moyennes supérieures, revenues dans les parties centrales des villes où elles trouvent l'habitat, les emplois et les diverses activités qui correspondent à leurs exigences, utilisent abondamment les transports collectifs, les vélos et la marche" (Ascher, 2007).

Bibliografia

- ASCHER, François, 1995,
“Métapolis ou l’avenir des villes”
Ed. Odile Jacob, Paris
- ASCHER, François, 2005,
“Dans une société hypertexte”
Sciences Humaines n°165, Novembre 2005
- ASCHER, François, 2007,
“Les défis urbain de l’Europe : un point de vue français”
Constructif n.16, février
- ASCHER, François, 2008,
“Les nouveaux principes de l’urbanisme”
Aube, Paris
- BRAVO, Giangiacomo, 2001,
“Dai pascoli a Internet: la teoria delle risorse comuni”
in Stato e Mercato, n. 63.
- DEMAIO, Paul, 2004,
“Will smart bikes succeed as public transportation in the United States?”
Journal of Public Transportation, Vol. 7, No. 2, 2004.
- DEMAIO, Paul, 2009,
“Bike sharing: Its History, Models of Provision, and Future”
Conferenza Velo-city 2009; Bruxelles, 12-15 maggio 2009; speech disponibile all’indirizzo web <http://ow.ly/Uov5> (verificato il 09 gennaio 2010 alle ore 21.34)
- FLORIDA Richard, 2002
“The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure and Everyday Life”
Basic Books, New York
- GIDDENS, Anthony, 1994,
“Le conseguenze della modernità”
Il Mulino, Bologna
- GUARNACCIA, Matteo, 1997,
“Provos. Amsterdam 1960-1967: gli inizi della controcultura”
AAA Edizioni, Bertiole (UD)
- HAMILTON-BAILIE, Ben, 2008
“Shared space: reconciling people, places, and traffic”
Built Environment, v. 34, no. 2.
- HARDIN, Garrett, 1968
“The Tragedy of the Commons”
Science, Vol. 162, No. 3859, pp. 1243-1248.
- HOOGMA, Remco, KEMP, René, SCHOT, Johan, TRUFFER, Bernhard, 2002,
“Experimenting for Sustainable Transport: The approach of Strategic Niche Management”
Spon Press, London/New York.
- LÉVY, Jaques, 1997,
“Europa. Una geografia”
Edizioni di Comunità, Torino

- MICHALET, Charles-Albert, 1999,
“La séduction des nations, ou comment attirer les investissements”
Economica, Paris
- MIDGLEY, Peter, 2009,
“The Role of Smart Bike-sharing Systems in Urban Mobility”,
JOURNEYS, Maggio 2009; disponibile all’indirizzo web:
<http://www.gtkp.com/uploads/public/documents/Themes/IS02-p23-Bike-sharing.pdf> (verificato il 19 gennaio 2010 alle ore 11.34)
- MORIN, Edgar, 1994,
“Terra Patria”
Cortina, Milano
- NADAL, Luc, 2007,
“Bike Sharing Sweeps Paris Off Its Feet”
Sustainable Transport, No. 19, Institute for Transportation and Development Policy, 2007, pp. 8-13;
- NADAL, Luc, 2008,
“Vélib, one year later”
Sustainable Transport, No. 20, Institute for Transportation and Development Policy, 2008, pp. 8-9;
- NYC Dept. City Planning Transportation Division, 2009,
“Bike share opportunities in New York”
http://www.nyc.gov/html/dcp/html/transportation/td_bike_share.shtml (controllato il 13 gennaio 2010 alle ore 16.08)
- OCCELLI, Sylvie, LANDINI, Simone, BOVA, Antonino, 2006,
“La mobilità in Piemonte nei primi anni del 2000”
Quaderni di ricerca IRES, n°110, Torino
- ORSI, Janelle, 2009,
“Four Degrees of Sharing”
pubblicato sul portale *shareable.net* e disponibile all’indirizzo web:
<http://shareable.net/blog/four-degrees-of-sharing> (controllato il 23 gennaio 2010 alle ore 12.54)
- OSTROM, Elinor, 1990,
“Governing the Commons. The Evolution of Institutions for Collective Action”
Cambridge University Press, Cambridge
- REICH, Robert, 1993,
“L’économie mondialisée”
Dunod, Paris
- SIMMEL, Georg, (1999) [1908],
“Sociologie, Étude sur les formes de la socialisation”
PUF, Paris